SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

CZASOPISMO

POŚWIĘCONE ZAGADNIENIOM MORSKIM, ŻEGLUGI ŚRÓDLĄDOWEJ, MIGRACYJNYM I KOLONJALNYM

ZESZYT II (4)

KWIECIEŃ — MAJ — CZERWIEC

WARSZAWA 1935

WYDAWNICTWO LIGI MORSKIEJ I KOLONJALNEJ

Zakłady Graficzne „Bibljoteka Polska“ w Bydgoszczy

SPIS RZECZY.

Strona

Kazimierz Jeziorański — Kolonje Mandatowe a Polska . . . 5

H. Buxell-Żbikowska — Sytuacja żeglugowa na Bałtyku . . . 44

Jan Reychman — Nieznany polski projekt kolonjalny u schyłku XVIII wieku 87

Fr. Łyp — Republika Murzyńska Liberja 92

Inż. St. K. Kochanowski — Krążowniki 115

Przemysław Mączewski — Francuzi pod Gdańskiem w 1734 r. 137

Stanisław Zieliński — Dr. Józef Siemiradzki 154

Kazimierz Grudziński — Marynarka Wojenna w Z. S. R. R. 169

Wojciech Krzyżanowski — Przegląd prasy zagranicznej 179

Z. Marynkiewicz — Kronika ustawodawcza 189

Karol Taube — „Wojna na Bałtyku 1914—1918" 197

Kazimierz Grudziński — Bibljografja czasopism 205

SPRAWY MORSKIE I KOLONJALNE

ZESZYT 2 KWIECIEŃ — MAJ — CZERWIEC ROK II

Redaktor: JAN DĘBSKI

KAZIMIERZ JEZIORAŃSKI

KOLONJE MANDATOWE A POLSKA

Rozwój demograficzny i gospodarczy narodów wpływał na kształtowanie się mapy świata.

Państwa europejskie, którym posiadanie własnych terytorjów z różnych względów nie wystarczało — wyszły poza obręb swych państw, biorąc w posiadanie nowe, nie należące do nikogo obszary. Stworzono wówczas wielkie imperja kolonjalne. Anglja zajęła wśród nich pierwsze miejsce, a za nią Francja.

Coraz jednak mniej było terenów niezajętych, nie podporządkowanych suwerennej władzy mocarstw. To też niewiele pozostało Włochom i Niemcom, gdy w drugiej połowie XIX stulecia ich potrzeby państwowe kazały im również poszukiwać kolonij.

U schyłku wreszcie ubiegłego stulecia świat cały został definitywnie podzielony, najdziksze i najodleglejsze obszary znalazły swych opiekunów.

I dzisiaj, gdy zjawia się na mapie Europy wielkie Państwo Polskie, o obszarze 388 000 klm² i ludności przeszło 33-miljonowej, o silnej prężności demograficznej i dużych potrzebach gospodarczych — jakżeż ma zaspokoić pęd do kolonij, do nowych terenów ekspansji?

Wśród ustalonych form prawnych lądów istnieją terytorja, których statut nie przesądził suwerenności nad niemi, których nie przydzielił bezapelacyjnie różnym państwom. Są to kolonje mandatowe.

I te właśnie kolonje mandatowe, które stanowiły ongiś własność Rzeszy Niemieckiej — są dziś jedynemi kolonjami na kuli ziemskiej, o przydział których Polska na drodze prawnej, bez krwawych podbojów — ubiegać się może.

Niejednokrotnie zagadnienie przyznania Polsce mandatu kolonjalnego, poruszane było w prasie perjodycznej i codziennej. Nadszedł jednak moment, że problemem tym należy zająć się ze wszystkich punktów widzenia, zbadać jego całokształt.

Należy wyjaśnić sobie jakie są podstawy prawne istnienia mandatów, określić ich statut organizacyjny, funkcjonowanie tego nowego w prawie międzynarodowem systemu, zanalizować tereny mandatowe pod każdym względem a więc obszaru, klimatu, demografji, rodzaju produkcji, ich wartości handlowych, ich środków komunikacji. I wreszcie sprecyzować jakie są przesłanki domagania się przez Polskę przydziału mandatu, i jak się przedstawia z punktu widzenia prawnego ewentualna rewizja podziału obecnego.

Ponieważ zdaje się nie ulegać wątpliwości, że Rzesza Niemiecka wystąpi oficjalnie z żądaniem zwrotu dawnych kolonij, w rozważaniach naszych zająć się również będziemy musieli temi wszystkiemi posunięciami i faktami, które oświetlić mogą stosunek Niemiec do kolonij mandatowych.

Kolonje mandatowe

Podstawy prawne. — Niemcy w art. 119 Traktatu Wersalskiego oświadczyły, że „zrzekają się na korzyść głównych Mocarstw sprzymierzonych i stowarzyszonych wszelkich praw i tytułów do swych posiadłości zamorskich".

Kolonje niemieckie nie zostały jednak włączone do państw zwycięskich, a to głównie z powodu presji Stanów Zjednoczonych A. P. Mianowicie prezydent Wilson w punkcie 5-ym swego programu z 8 stycznia 1918 r. uznał za warunek pokoju światowego bezstronne rozwiązanie spraw kolonjalnych w duchu zaspokojenia zarówno żądań ludności miejscowej, jak i uroszczeń państw najbardziej zainteresowanych.

Z mięszaniny interesów państw zwycięskich i przesłanek ideowych — zrodziła się instytucja t. zw. mandatów, nieznanych dotychczas w prawie międzynarodowem.

Podstawą prawną mandatów stał się art. 22 Paktu Ligi Narodów. „Następujące zasady — głosi on — stosują się do kolonij i do terytorjów, które na skutek wojny przestały być pod zwierzchnictwem państw, dotychczas niemi rządzących, a które są zamieszkałe przez ludy, jeszcze niezdolne do rządzenia się samodzielnie w szczególnie trudnych warunkach nowożytnego świata. Dobrobyt i rozwój tych ludów stanowią święte posłannictwo cywilizacji i dlatego godzi się włączyć do niniejszego Paktu rękojmie spełnienia tego posłannictwa".

„Najlepszym sposobem urzeczywistnienia w praktyce tej zasady jest powierzenie opieki nad temi ludami narodom rozwiniętym, które ze względu na swe zasoby, doświadczenie i położenie geograficzne mogą najskuteczniej przyjąć na siebie podobną odpowiedzialność i zechcą ją przyjąć; narody te wykonywują opiekę w charakterze Mandatarjusza Ligi i w jej imieniu".

„Charakter mandatu winien być różny zależnie od stopnia rozwoju ludu, położenia geograficznego terytorjum, jego warunków gospodarczych i innych podobnych czynników".

Rodzaje mandatów. — Z tego względu Pakt dzieli mandaty na 3 grupy — potocznie oznaczane jako mandaty A, B i C.

Mandaty A stosują się do tych społeczności, które należały poprzednio do Cesarstwa Otomańskiego i osiągnęły taki stopień rozwoju, że ich istnienie niepodległe może być uznane tymczasowo, pod warunkiem, że rady i pomoc mandatarjusza kierować będą ich administracją aż do chwili, kiedy się staną zdolne do samodzielnych rządów.

Do tej kategorji należą: Palestyna, Irak, Syrja i Liban.

Mandatami B objęte są b. kolonje niemieckie w Afryce, położone przeważnie w Afryce środkowej. Mandaty te poddane są całkowicie administracji mandatarjusza pod warunkiem jednak zwalczania handlu niewolnikami, bronią i alkoholem, zapewnienia wolności sumienia i religji z temi tylko ograniczeniami, których może wymagać utrzymanie porządku publicznego i dobrych obyczajów, następnie pod warunkiem niewznoszenia obwarowań lądowych i morskich oraz nieszkolenia wojskowego tubylców, o ile nie jest to konieczne ze względów policyjnych lub obrony terytorjum, wreszcie pod warunkiem zapewnienia innym członkom Ligi równych warunków wymiany i handlu (zasada „drzwi otwartych").

Do grupy tej zaliczone zostały: Kamerun, Togo, Afryka Wschodnia niemiecka.

Mandaty C zaś zastosowane zostały do terytorjów w Afryce południowo-zachodniej i do niektórych wysp na Oceanie Spokojnym, „które dla swej nielicznej ludności, niewielkiego obszaru, oddalenia od ognisk cywilizacji, przyległości geograficznej do terytorjum mandatarjusza, lub dla innych powodów mogłyby być rządzone najlepiej pod panowaniem ustaw mandatarjusza jako część nierozdzielna jego terytorjum", z zastrzeżeniem jednak obowiązku wzięcia na siebie rękojmi w interesie ludności tubylczej, wyszczególnionych dla mandatów B.

Do tej kategorji weszły w Afryce: Afryka Południowo-Zachodnia, zaś w Oceanji: wyspy Nauru, Yap, Karoliny, Marshall, Mariannes, Nowa Gwinea, Salomony, Nowa Brytanja i Samoa.

Jak z powyższego widać b. kolonje niemieckie i terytorja po-tureckie zostały Paktem L. N. poddane administracji państw trzecich, jednak różny jest stopień powiązania obszarów mandatowych z mandatarjuszami. Najluźniejszy jest ten kontakt przy mandatach A, gdzie obszar mandatowy ma stać się niezadługo całkowicie niepodległym, ściślejszy jest przy mandatach B, jednak z szeregiem ograniczeń m. in. na korzyść innych członków Ligi, a najsilniej występuje przy mandatach C, gdzie Pakt ogranicza mandatarjusza jedynie w interesie ludności miejscowej, natomiast nie nakłada żadnych zobowiązań w stosunku do innych państw, tak jak przy grupie B.

Wszystkie te mandaty poddane zostały zwierzchnictwu Ligi Narodów. To też z tego tytułu mandatarjusze zobowiązani są przedkładać corocznie Radzie L. N. sprawozdania z powierzonych sobie terytorjów.

Stała Komisja Mandatowa. — Jako organ pomocniczy i doradczy Rady w tym zakresie Pakt przewidział Stałą Komisję Mandatową, której zadaniem jest odbierać i badać roczne sprawozdania mandatarjuszy oraz udzielać Radzie opinji we wszystkich sprawach, związanych z wykonywaniem mandatu.

Stała Komisja Mandatowa powołana została przez Radę dnia 1 grudnia 1920 r. Liczbę jej członków ustalono na 9, z których większość składać się winna z obywateli państw nie posiadających mandatów kolonjalnych. Członkowie mianowani są przez Radę, wybierani zaś na podstawie walorów osobistych i kompetencji. Międzynarodowa Organizacja Pracy uzyskała prawo wysyłania na posiedzenia dotyczące organizacji pracy — wyznaczonego przez siebie eksperta z głosem doradczym.

Pierwsze posiedzenie Komisji odbyło się dnia 4 października 1921 r., a w skład jej weszli przedstawiciele: belgijski, angielski, hiszpański, francuski, włoski, japoński, holenderski, portugalski i szwedzki.

Gdy jednak w 1927 r. Niemcy weszły do Ligi Narodów, postawiona została na porządku dziennym Rady sprawa podniesienia liczby członków Komisji Mandatowej, aby umożliwić udział delegata niemieckiego. Na posiedzeniu w dn. 8 września tegoż roku Rada ustanowiła nowe 10-e miejsce w Komisji, a dnia następnego powołała na to stanowisko dr. Ludwika Kastl'a.

Przedstawiciel Niemiec orjentował się dobrze w zagadnieniach, stanowiących przedmiot rozważań Komisji, gdyż od 1906 r. pozostawał w służbie kolonjalnej niemieckiej, zaś od 1910 do 1920 r. przebywał w niem. Afryce Poł.-Zachodniej. Piastując od 1925 r. stanowisko dyrektora „Reichsverband der Deutschen Industrie“ doskonale sobie zdawał sprawę z zainteresowań handlowych swej ojczyzny w krajach zamorskich.

Dr. Kastl wystąpił poraz pierwszy na posiedzeniu z 24 października 1927 r. Urzędowanie jego trwało do maja 1930, kiedy to zastąpił go nowy delegat — dr. Ruppel. Kompetencja tego ostatniego odpowiadała również zajmowanemu stanowisku. Od 1908 bowiem do 1913 r. był urzędnikiem w administracji Kamerunu, i wówczas przewodniczył pracom nad redakcją statutu tej kolonji. Od 1913 do 1919 r. był szefem biura w niemieckiem Ministerstwie Kolonij, a w 1919 ekspertem kolonjalnym przydzielonym do delegacji niemieckiej w Wersalu.

Skoro jednak 19 października 1933 r. Niemcy zgłosiły swe wystąpienie z Ligi Narodów — odwołany również został ich delegat w Komisji Mandatowej.

Petycje. — Ponieważ Pakt stwarzając Mandaty ograniczył prawa mandatarjuszy i na rzecz ludności miejscowej, musiało być przewidziane prawo odwoływania się do zwierzchniczej władzy, czyli Ligi Narodów w formie t. zw. petycyj.

Procedura zgłaszania petycyj została ustalona na posiedzeniu Rady L. N. z 31. 1. 1923. Uprawniona do ich składania została zarówno ludność zamieszkująca dane terytorja, jak również i czynniki z poza jego obrębu.

Petycje skierowane do Ligi Narodów przez ludność terytorjum mandatowego, winny być przekazywane Sekretarjatowi Ligi za pośrednictwem władz tego terytorjum. Władze te dołączają do petycji uwagi, jakie uznają za właściwe.

Jeśli petycje dojdą do Sekretarjatu inną drogą niż za pośrednictwem zainteresowanych władz mandatowych, zostaną one zwrócone sygnatarjuszom z wezwaniem do ponownego złożenia drogą wyżej przepisaną.

Natomiast petycje tyczące się ludności terytorjum mandatowego, otrzymane przez Ligę z innego źródła — będą zakomunikowane przewodniczącemu Stałej Komisji Mandatowej. Przewodniczący wybierze z nich te, które z uwagi na swą treść lub autorytet i bezinteresowność autorów nadawać się będą do rozpatrzenia. Będą one przedstawione rządowi państwa mandatowego z prośbą o sformułowanie uwag w przeciągu najdalej 6 miesięcy, jeśli oczywiście rząd ten uzna to za celowe. Pozostałe petycje będą jedynie przedmiotem sprawozdania, które złoży przewodniczący Komisji.

Wszystkie petycje, przekazane wraz z opinjami państw mandatowych Lidze, w myśl powyższej procedury, stają się przedmiotem obrad najbliższego posiedzenia Komisji Mandatowej. Komisja petycje, nadające się do rozważenia wraz ze swemi uwagami, przesyła Radzie i członkom Ligi, dla ostatecznego załatwienia.

Podział mandatów. — Stosownie do postanowień Paktu dokonano podziału kolonij, udzielając mandatów nad nimi następującym państwom:

W. Brytanji przyznano w Afryce: część Kamerunu, część Togo, większość Afryki Wschodniej niemieckiej (Tanganikę), Południowo-Zachodnią Afrykę, celem powierzenia mandatu w jej imieniu Unji Połud.-Afrykańskiej. Pozatem w Oceanji: wyspę Nauru, wyspy Samoa (dla Dominjum Nowej Zelandji), inne wyspy na Pacyfiku na południe od równika (dla Dominjum Australji). Wreszcie w Azji powierzono W. Brytanji mandaty nad Palestyną i Irakiem.

Francja została obdarzona mniej hojnie. W Afryce przypadły jej: część Kamerunu i część Togo, zaś w Azji: Syrja i Liban. Pozatem na własność otrzymała Francja część utraconego w 1911 r. Kamerunu.

Japonja uzyskała posiadłości niemieckie na Pacyfiku na północ od równika, mianowicie wyspy Yap, Karoliny, Marshall i Mariannes.

Udział Belgji był najmniejszy. Przydzielono jej część niem. Afryki Wschodniej — prowincje Ruanda i Urundi, której skrawek retrocedowała zresztą W. Brytanji dla zapewnienia Anglikom bezpośredniego połączenia kolejowego między północną a południową Afryką angielską (przyłączony do Tanganiki).

Po dokonaniu tego podziału Włochy i Portugalja zgłosiły również swe pretensje. Ostatecznie Włochy uzyskały małą część Tanganiki angielskiej — Jubaland, włączając go do swej kolonji afrykańskiej Somalji. Portugalja zaś otrzymała terytorjum Kionga, które weszło do jej kolonji Mozambiki. Zaznaczyć należy, że zarówno Jubaland jak i Kiongo zostały wyłączone z systemu mandatowego i inkorporowane do nowych państw.

Układy mandatowe. — Podstawą prawną działalności mandatarjusza na terytorjum mandatowem obok Paktu L. N. są t. zw. układy mandatowe, mocą których Rada Ligi Narodów powierza mandat nad pewną kolonją danemu państwu, które ze swej strony zobowiązuje się stosować do pewnych warunków.

Układy mandatowe są różne dla kategorji B i C, zgodnie z różnym zakresem uprawnień przyznanych państwom mandatowym przez Pakt (w pracy niniejszej mandatami A zajmować się nie będziemy).

Układy dla Mandatów B, zastosowanych, jak wiadomo, do terytorjów afrykańskich, składają się z 12 względnie 13 artykułów (dla Tanganiki, gdzie dodatkowy artykuł odnosi się do komisji delimitacyjnej), i są niemal identyczne w swem brzmieniu. We wstępie Rada L. N.: 1) powołuje się na zrzeczenie się artykułem 119 Traktatu Wer-

salskiego przez Niemcy wszelkich praw do posiadłości zamorskich, 2) na fakt, że główne mocarstwa sprzymierzone zgodziły się na powierzenie danemu państwu mandatu i na przedłożenie Lidze Narodów statutu obszaru mandatowego, oraz 3) podkreśla, że mandatarjusz zgodził się przyjąć mandat, wykonywać go w imieniu Ligi, stosować się do art. 22 Paktu i do postanowień układu mandatowego.

Po stwierdzeniu powyższego, Rada zatwierdza układ mandatowy, precyzując w następnych artykułach statut danego obszaru.

Art. 1 wyznacza granice terytorjum.

Art. 2 głosi, że mandatarjusz jest odpowiedzialny za spokój, porządek i dobrą administrację terytorjum, i że wszystkiemi rozporządzalnemi środkami wzmoże dobrobyt materjalny i moralny oraz postęp socjalny tubylców.

Art. 3 zobowiązuje mandatarjusza do niewznoszenia na danym obszarze baz wojskowych lub morskich, żadnych fortyfikacyj, jak również do nieorganizowania żadnych sił zbrojnych z tubylców za wyjątkiem policji lokalnej dla obrony kraju.

Art. 4 zawiera postanowienia odnośnie zwalczania niewolnictwa, ochrony pracy tubylców oraz surowej kontroli handlu bronią, amunicją i alkoholem.

Art. 5 dotyczy konieczności brania pod uwagę praw i zwyczajów miejscowych przy ustalaniu przepisów przejścia własności nieruchomości rolnych. Artykuł ten zabrania przenoszenia tytułu własności bez zezwolenia właściwej władzy publicznej, za wyjątkiem tranzakcyj między tubylcami. Pozatem mandatarjusz zobowiązany będzie wprowadzić surowe przepisy przeciw lichwie.

Art. 6 zobowiązuje mandaturjusza do zapewnienia wszystkim członkom Ligi Narodów równych praw z własnymi obywatelami, a mianowicie: 1) swobodnego przebywania i osiedlania się na danem terytorjum, 2) bezpieczeństwa osobistego i majątku, 3) nabywania ruchomości i nieruchomości, 4) wykonywania ich zawodu lub ich przemysłu, 5) wolności tranzytu i żeglugi, 6) równości gospodarczej, handlowej i przemysłowej za wyjątkiem robót i obsługi urządzeń publicznych, 7) równości w uzyskiwaniu koncesji na eksploatację bogactw naturalnych. Mandatarjusz zobowiązuje się poza tem nie udzielać żadnej koncesji mającej charakter monopolistyczny (z wyjątkiem monopolu o charakterze fiskalnym).

Art. 7 zapewnia na terytorjum mandatowem wolność sumienia i praktyk religijnych, oraz akcji misyjnej.

Art. 8 postanawia, że mandatarjusz winien rozciągnąć na dany obszar konwencje miedzynarodowe, z których korzystają jego posiadłości sąsiednie.

Art. 9 powierza mandatarjuszowi władzę wykonawczą i legislatywną. Obszar mandatowy ma być administrowany według ustawodawstwa mandatarjusza jako część składowa jego terytorjum lecz przy zachowaniu zastrzeżeń wyłuszczonych w poprzednich artykułach. Mandatarjusz uprawniony więc jest do stosowania tam swego ustawodawstwa pod warunkiem wprowadzenia do niego zmian wymaganych warunkami miejscowemi, oraz do łączenia obszaru danego unją celną, podatkową lub administracyjną z posiadłościami sąsiedniemi pozostającemi pod władzą suwerenną mandatarjusza lub będącemi pod jego kontrolą. Artykuł ten zastrzega, że uprawnienia te nie mogą w niczem zmieniać innych postanowień mandatowych, a więc ograniczać równości obywateli innych członków Ligi w myśl przyjętej zasady „drzwi otwartych“.

Art. 10 zobowiązuje mandatarjusza do składania Radzie Ligi Nar. rocznego raportu, który zawierać winien wyjaśnienia odnośnie zarządzeń zastosowanych celem wykonania układu mandatowego.

Art. 11 zastrzega, że wszelkie zmiany układu mandatowego wymagają uprzedniej aprobaty Rady L. N.

Wreszcie art. 12 przewiduje, że wszelkie kwestje, które wyłonią się na tle interpretacji lub wykonania postanowień układu mandatowego między mandatarjuszem a innym członkiem Ligi, a które nie dadzą się usunąć drogą rokowań — poddane będą Stałemu Trybunałowi Sprawiedliwości Międzynarodowej, przewidzianemu przez art. 14 Paktu L. N.

Tak się przedstawiają układy dotyczące mandatów B. Jeśli chodzi o mandaty C, z pośród których będzie nas interesować jedynie afrykański mandat nad Południowo-Zachodnią Afryką, — to układy te są o wiele zwięźlejsze, zawierają bowiem tylko 7 artykułów.

Różnią się one od mandatów B tem, że nie nakładają na mandatarjusza obowiązku zapewnienia obywatelom innych państw, członkom Ligi Narodów, równości w osiedlaniu się, handlu i t. d. Wynikałoby z tego, że do tych obszarów nie stosuje się zasada „drzwi otwartych". Mandatarjuszowi powierza się dane terytorjum jego władzy administracyjnej i ustawodawczej, nakładając jedynie na niego zobowiązania w odniesieniu do tubylców, tak jak i w mandatach B (zwalczanie niewolnictwa, handlu bronią, spirytusem, wolność sumienia, zakaz wznoszenia obwarowań, zakaz tworzenia wojska poza milicją i t. d.). W zakresie więc tych ograniczeń winien mandatarjusz również składać Radzie L. N. roczne raporty. Zmiana postanowień powyższych układów wymaga również zezwolenia Rady.

Analiza kolonij mandatowych

Ponieważ traktujemy zagadnienie kolonij mandatowych z polskiego punktu widzenia, zatrzymamy się jedynie na tych, które mogą stanowić przedmiot zainteresowań Polski. Nie będziemy więc zajmować się terytorjami w Azji, które mają uzyskać byt niepodległy, ani na Oceanie Spokojnym, które są zbyt oddalone, aby mogły wejść w orbitę polskich wpływów.

Zajmiemy się natomiast mandatami położonemi w Afryce, w promieniu najbardziej dostępnym dla naszej działalności.

Bo też Afryka najbardziej z Europą jest związana, najbardziej ją dopełnia. Przecież 82% importu afrykańskiego z Europy pochodzi, a 90% jej eksportu jest kierowane do Europy. Przytem ten „czarny ląd" dostarcza $^3/_5$ zapotrzebowania światowego kakao, $^1/_4$ orzechów

ziemnych, prawie całość oleju palmowego, duży odsetek bawełny, ponad połowę fosfatów, duże ilości miedzi, cyny, ołowiu, żelaza, ponad połowę złota i t. d. A ileż bogactw naturalnych jest tam jeszcze niezbadanych, a jakież świetne ze względu na klimat możliwości produkcyjne.

Przystąpimy więc do analizy kolonij mandatowych w Afryce.*)

1. Kamerun

(mandat francuski)

Obszar. — Część Kamerunu pozostająca pod mandatem francuskim posiada powierzchnię 429750 km².

Ludność. — Ludność zamieszkująca to terytorjum wynosiła na dzień 31. 1. 1933 r. — 2 298 495. Z liczby tej na europejczyków przypada 2 298. Z pośród europejczyków pierwsze miejsce zajmują Francuzi (1 578), prócz tego z innych narodowości należy wymienić 96 Amerykanów, 77 Greków, 62 Niemców, 50 Anglików, i wśród pozostałych również 7 Polaków.

Liczba plantatorów europejczyków stale się zwiększa. W 1931 r. było ich na terenie Kamerunu 102, a w 1933 r. już 110.

Klimat. — Kamerun posiada dla europejczyków naogół klimat znośny. Jedynie pas przybrzeżny, nisko położony, obficie nawiedzany przez deszcze, wilgotny — nie nadaje się do stałego zamieszkania. Opady np. w Duala dochodzą do 4,50 m, w Kribi do 5 m rocznie. W tym pasie parę tygodni zaledwie między grudniem a styczniem jest suchych, pozatem liczba dni deszczowych zawsze przekracza 200 w ciągu roku.

---

*) Cyfry do tego rozdziału zaczerpnięte zostały ze sprawozdań państw mandatowych składanych Radzie L. N., a mianowicie:

1. Rapport annuel adressé par le gouvernement français au Conseil de la Societe des Nations, conformement à l'article 22 du Pacte, sur l'administration sous mandat du territoire du Cameroun pour l'annee 1932,
2. takiż Rapport za rok 1933,
3. takiż Rapport o Togo za lata 1932 i 1933,
4. Report by His Majesty's Government in the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland to the Council of the League of Nations on the Administration of the Cameroons under British Mandate for the Year 1932,
5. takiż Report za rok 1933,
6. takiż Report dla Togo za lata 1932 i 1933, oraz dla Tanganiki za rok 1932,
7. Rapport présenté par le gouvernement belge au Conseil de la Société des Nations an sujet de l'administration du Ruanda-Urundi pendant l'année 1932,
8. takiż Rapport za rok 1933,
9. Report presented by the Government of the Union of South Afrika to the Council of the League of Nations concerning the Administration of South West Africa for the Year 1932,
10. takiż Report za rok 1933.

Południowo-zachodnią część kraju obejmuje strefa leśna. Strefa środkowa jest wielkim obszarem stepowym położonym na wyżynach.

W pasie przybrzeżnym temperatura waha się od 30° do 25°, trudna do zniesienia naskutek silnego przesycenia parą. Na samej północy dochodzi ona do 42°, zniżając się do 6°.

Na wyżynach klimat jest łagodny i świeży. Tutaj rok dzieli się na 2 sezony: suchy od listopada do kwietnia, i dżdżysty od maja do października. Na całym obszarze Kamerunu najgorętszymi są miesiące marzec i kwiecień.

W przeciwieństwie do pasa przybrzeżnego i częściowo południowego, — do zamieszkania nadają się tereny wyżej położone, a więc przedewszystkiem stepy środkowe.

Produkcja roślinna. — Część północna, wyżynna kraju, produkuje orzechy ziemne, kukurydzę, manjok, i nawet w dolinach nawodnionych lub położonych wzdłuż rzek — sezam i ryż. Koło Marua (temperatura od 9° do 36°) rosną rozległe gaje drzew gumowych, zaś koło Garua (temp. 12° do 36°) rozpościerają się pola bawełniane.

Połać środkowa, stepowa, najzdrowsza w Kamerunie — to teren plantacyj kawy, palmy oleistej, bananów, koli.

Wreszcie część południowa, mimo, że silnie zalesiona, daje jednak duże możliwości plantatorom europejskim. Ziemia pokryta grubą warstwą próchnicy — daje dobre plony. Rozwijają się tam plantacje tytoniu, kakao, udają się próby plantowania wanilji, pieprzu, drzewa kamforowego.

Duże przestrzenie leśne, liczące 10 miljonów hektarów, tylko w małej części (160 000 hektarów) są eksploatowane. Dostarczają one drzewa mahoniowego, hebanowego i t. d.

Obecnie władze francuskie popierają energicznie rozwój plantacyj kakao, kawy, palmy, drzewa rycynowego, sezamu, orzecha ziemnego, i t. d. przez zakładanie szkółek i rozdawanie wśród ludności tubylczej rozsad.

Czynione też są poważne próby plantowania drzewa pomarańczowego i cytrynowego, mangowca, drzewa melonowego (szczególnie w Marua) oraz palmy daktylowej. W Garua rozwija się produkcja ryżu i prosa.

Rzucając okiem na całość produkcji tej kolonji, na pierwsze miejsce wybija się 1) palma oleista, następnie idzie 2) kakao (rozwój w połaci południowej), 3) drzewo egzotyczne, 4) kawa, 5) banany (rozwój od 1932 r. kiedy wprowadzono premje eksportowe), 6) orzechy ziemne (na wschodzie i na północy), 7) kauczuk (stwierdzono dobre warunki rozwojowe), 8) bawełna (dodatnie próby z gatunkiem Allen, pochodzenia amerykańskiego). Na dalszych miejscach stoją rośliny o których mówiliśmy wyżej, a których uprawę dopiero rozpoczęto.

Jak z tego widać, możliwości gleby kameruńskiej w zakresie produkcji tak Europie potrzebnej — są bardzo duże.

Hodowla. — Na wyżynach północnych rozwinięta jest hodowla zebu (ponad 500 000 sztuk).

Na obszarze stepów środkowych i częściowo północnych, rozwinięta jest hodowla bydła, owiec, kóz (700 000 sztuk). Klimat i gleba sprzyjają temu w dużym stopniu. Władze starają się popierać hodowlę racjonalną przez sprowadzanie okazów zarodowych.

W związku z tem duże rozmiary przybiera handel skórami. W okresie od 1 stycznia do 30 listopada 1933 r. w Marua sprzedano:

46 797	skór	koźlich,
16 476	„	baranich,
12 689	„	wołowych.

B o g a c t w a n a t u r a l n e. — Bogactwa naturalne Kamerunu nie są jeszcze bliżej zbadane, a już znane — słabo wyzyskane.

Z eksploatowanych, choć w nieznacznych rozmiarach, na pierwsze miejsce wybija się tytan i cyna. Cyna dopiero w 1933 r. pojawiła się w statystyce jako produkt eksportowy (wywieziono 76 t.). Wymienić pozatem należy: srebro, złoto, ołów, tungsten, żelazo, oraz miedź — których wydobycie dotychczas nie przybrało większych rozmiarów.

H a n d e l z a g r a n i c z n y. — Handel zagraniczny Kamerunu w okresie powojennym kształtuje się jak następuje:

		Import franków	Eksport franc.
1921	—	33 581 277	21 498 353
1930	—	172 852 000	136 794 000
1932	—	72 598 000	83 116 000
1933	—	75 263 000	77 562 000

Jak z tego zestawienia widać, silny rozwój handlu w latach pomyślniejszych, spadł obecnie nieomal do połowy.

Wywóz głównych artykułów produkcji miejscowej przedstawiał się w 1933 r. jak następuje: (w tonach)

Orzechy palmowe	38 411
Kakao	17 181
Drzewo budowlane	10 541
Mahoń	7 487
Olej palmowy	8 331
Orzechy ziemne	3 836
Kawa	502
Kauczuk	102

Z powyższych artykułów eksport kawy stale się zwiększa; w 1932 r. stanowił 88 t., a już w 1933 r., — 502 t.; toż samo z kakao (13 774 t. i 17 181 t.), z olejem palmowym (6 378 t. i 8 331 t.), kauczukiem (67 t. i 102 t.), orzechem ziemnym (3 030 t. i 3 836 t.).

Poza tem wywozi się trochę tytoniu, a zapoczątkowany został wywóz sezamu i bananów. Mimo, że w 1932 r. eksport bananów doszedł już do 237 t. jednak w 1933 r. spadł do 42 t. wskutek trudności w sprzedaniu tego owocu w Europie. Wreszcie z minerałów, jak to powiedzieliśmy, w 1933 r. wywieziono poraz pierwszy 76 t. rudy cynowej.

W 1933 r. wśród odbiorców Kamerunu według wartości towarów, na pierwsze miejsce wybija się Francja, która przyjmuje 35,5% wywozu, następnie idą Niemcy — 21,3%, Holandja — 20,5%, Anglja — 3,4% i t. d.

Dostawcami Kamerunu zaś są: Anglja w 31,4%, Francja w 29,5%, Stany Zjedn. A. P. w 9,1%, Niemcy w 6,4%, Belgja w 3,1%, i t. d.

Importowane są materjały bawełniane, bielizna i ubrania, nafta, sól i t. p.

Komunikacja. — Kamerun w 1933 r. posiadał 508 km linij kolejowych (w 1913 r. — 310 km). Linja północna biegnie z Bonaberi (koło Duala), i dochodzi do N'Kongsamba. Linja środkowa łączy Jaunde z Duala, od niej zaś idzie odnoga drugorzędna o długości 36 km od Otelle do Mbalmajo.

Sieć dróg została ostatnio poważnie rozbudowana. Z 358 km w chwili zakończenia wojny obecnie doprowadzona została do 4 580 km.

Porty. — Głównym portem jest Duala, drugorzędnym Kribi.

2. Kamerun

(mandat brytyjski)

Obszar. — Skrawek Kamerunu przyznany Anglji wynosi 88 671 km^2.

Ludność. — W 1933 r. zaludnienie tej kolonji wynosiło 708 811 mieszkańców, z czego 304 europejczyków. Wśród tych ostatnich połowę stanowią Niemcy, którzy odkupili, po ich wywłaszczeniu stosownie do postanowień traktatów, swe dawne plantacje. To też pod względem demograficznym obraz tej kolonji jest identyczny jak przed wojną.

Klimat i charakterystyka terenu. — Południowy Kamerun (za wyjątkiem samego pasa przybrzeżnego) jest wysoko położony i posiada dogodny klimat dla ludności europejskiej.

Na wyżynach rozwija się rolnictwo, a na samem południu, w rejonie góry Kameruńskiej, odnajdujemy najbardziej rozwiniętą już za czasów przedwojennych część tej kolonji. Na jej zboczach wznosi się stolica tej prowincji za czasów niemieckich — Buea, położona na wysokości 1 000 m ponad poziomem morza. To też okolica ta jest najzdrowszą, i chroniona jest od chorób niskiej strefy nadbrzeżnej.

Część północna jest krajem górzystym, prawie wcale dziś niewyzyskanym.

Produkcja roślinna. — Obszar koło góry Kameruńskiej w kierunku morza pokryty jest plantacjami kakao, kauczuku i palmy oleistej. Prócz tego rozwinięte są plantacje koli i bananów.

Plantacje kakao nie zdradzają tendencji rozwojowej, ponieważ Anglicy w dostatecznych ilościach dysponują tym produktem na innych terenach.

Kraj jest pozatem silnie zalesiony, lecz i tu mało wyzyskany.

Handel zagraniczny. — Handel zagraniczny kolonji rozwija się pomyślnie. Po zastoju powojennym, wymiana stale się zwiększa:

		Import	Eksport
		w funt. szt.	
1921	—	80 514	40 025
1931	—	103 866	154 552
1932	—	101 999	158 282
1933	—	116 360	168 036

W wywozie pierwsze miejsce zajmuje kakao (w $^{9}/_{10}$), następnie idzie kawa, banany, orzechy i olej palmowy, drzewo (z 790 t. w 1931 r. eksport wzrósł do 6 500 t. w 1933 r.). Tendencję rozwojową wykazuje handel bananami.

Głównym klijentem Kamerunu brytyjskiego są Niemcy, które zakupiły w 1933 r. za 115 tys. funt. szt., następnie W. Brytanja (koło 16½ tys. funt.), Francja z posiadłościami (13 tys. funt.) i t. d.

Na czoło dostawców wybijają się również Niemcy (65 tys. funt.), dalej idą W. Brytanja (26 307 funt.), Holandja (7 890 funt.), Stany Zjedn. A. P. (4 430 funt.), i t. d.

Kamerun przywozi wyroby gotowe bawełniane, sól, naftę, spirytus, i t. p.

K o m u n i k a c j a. — Wymienić tu jedynie należy kolejkę wąskotorową, która idzie od portu Victoria do Buea, stolicy kolonji (43 km).

P o r t y. — Portem tego terytorjum jest — Victoria.

3. Togo

(mandat francuski)

O b s z a r. — Obszar tej kolonji wynosi 52 000 km².

L u d n o ś ć. — Zaludnienie w 1933 r. osiągnęło 753 300 tubylców oraz 448 europejczyków. Wśród tych ostatnich 88,8% przypada na Francuzów, 3,6% na Włochów, 3,1% na Szwedów, 0,4% na Niemców i t. d.

Najgęściej zaludniona jest część przybrzeżna, gdzie wypada 45 mieszkańców na km², natomiast okolice środkowe i północne są słabo zamieszkałe.

K l i m a t. — Odróżnić tu należy 3 odrębne strefy:

1. strefa południowa posiada klimat podzwrotnikowy: od grudnia do marca panuje susza i upał, od marca do czerwca to okres wielkich opadów, o największem natężeniu w czerwcu, wreszcie w lipcu a szczególnie w sierpniu i we wrześniu następuje powrót do suszy; w końcu września i październiku przychodzi fala nowych deszczy, które ustają w listopadzie;

2. strefa środkowa otrzymuje o wiele mniej opadów. Często susza trwa tu do 5 miesięcy;

3. strefa północna, mimo że okres deszczowy nie jest długi (największe opady w sierpniu), jednak dostatecznie jest nawodniona dla podtrzymania bujnej roślinności.

Naogół panuje klimat niezdrowy, wilgotny, oprócz oczywiście wyżyn.

P r o d u k c j a r o ś l i n n a. — W części północnej znajdują się plantacje bawełny, tytoniu, drzew takich jak eukaliptus mangowiec i t. d. Czynione próby uprawy rycyny dają bardzo dobre rezultaty.

Na obszarach środkowych kraju najważniejszą rolę odgrywa produkcja bawełny. Dobrze się również rozwijają plantacje kawy, kakao, sisalu, pozatem palmy oleistej, choć ta ostatnia nie jest należycie wyzyskana. Uprawa rycyny jest tu w początkach.

Na południu kolonji wymienić należy duże plantacje palm kokosowych. Próby rozszerzenia w tym okręgu uprawy bawełny dają dodatnie rezultaty, tak, że liczą się z dużym rozwojem tych plantacyj. Poza tem postępy tu robi produkcja kawy, orzecha ziemnego i rycyny.

Władze francuskie prowadzą wśród tubylców propagandę aby ich nakłonić do uprawy kakao, kawy i bawełny. Czynione są również próby z plantowaniem kauczuku.

Togo posiadało dawniej duże lasy. Rabunkowa gospodarka doprowadziła do tego, że tylko 1,5% kraju jest zalesiona. To też prowadzona jest planowa akcja celem przywrócenia drzewostanu, zarówno na stokach górskich, jak i na przestrzeniach równinnych.

H o d o w l a. — Hodowla rozwija się szczególnie pomyślnie w północnych okręgach, słabiej w środkowych. Stan pogłowia wynosi obecnie w przybliżeniu: 35 000 bydła rogatego i 120 000 owiec, kóz oraz trzody chlewnej.

B o g a c t w a n a t u r a l n e. — Rozwinięta została niedawno eksploatacja złóż rudy żelaznej, które się koncentrują w części północnej kraju.

H a n d e l z a g r a n i c z n y. — Handel zagraniczny kolonji wykazuje ostatnio spadek wartości, czego przyczyną jest w dużej mierze obniżenie się wydatne cen.

		Import	Eksport
		we frank.	franc.
1920	—	26 111 670	22 758 091
1930	—	100 982 044	83 230 031
1932	—	65 500 000	29 200 000
1933	—	41 500 000	28 500 000

W przywozie do Togo pierwsze miejsce w 1933 r. zajmują Anglicy, uczestnicząc w blisko 25%, następnie Francja w 20%, Niemcy w 14,6%, Stany Zjedn. A. P. w 7,3% i t. d.

Natomiast głównym odbiorcą artykułów tej kolonji jest Francja, biorąca udział w przeszło 66%, później Niemcy w 7,4%, Anglja w 7,3 %, i t. d.

Do głównych artykułów eksportowych zaliczyć należy: kakao (wywóz w 1933 r. — 6 986 t., w 1932 r. — 6 137 t.), orzechy palmowe (w 1933 r. — 6 359 t.), bawełnę (1933 r. — 1 037 t.), kawę (1933 r. — 76 t., 1932 r. — 66 t., 1931 r. — 26 t.), pieprz, skóry wołowe, olej palmowy, i t. d. W 1933 r. po raz pierwszy eksportowane były ziarna rycynowe.

K o m u n i k a c j a. — Sieć drogowa wynosi 3 000 km.

Sieć kolejowa osiągnęła 361 km. Rozwój jest powolny, gdyż w 1913 r. długość linij wynosiła 327 km.

Istnieją 3 linje: 1) z Lomé do Palimé (119 km.), 2) Lomé—Anécho (44 km)., 3) Lomé—Atakpamé—Anié (198 km.).

P o r t y. — Głównym portem jest Lomé, następnie idzie Anécho.

4. Togo

(mandat brytyjski).

O b s z a r. — Część kolonji Togo pozostająca pod mandatem brytyjskim posiada powierzchnię 34 292 km².

L u d n o ś ć. — Ludności tubylczej było w 1933 r. 317 461, europejczyków zaś 43.

K l i m a t. — Podobny jest do omówionego wyżej klimatu Togo francuskiego. Kraj ten, wilgotny, przesycony nadmiernie parą wodną jest niezdrowy.

P r o d u k c j a r o l n i c z a. — Wśród plantacyj wybijają się na pierwsze miejsce plantacje kakao i palmy oleistej. Następnie coraz większe rozmiary przyjmują plantacje bawełny.

H a n d e l z a g r a n i c z n y. — Handel zagraniczny tej kolonji kształtuje się jak następuje:

	Import	Eksport
	w funt. szter.	
1922 —	32 382	98 304
1931 —	19 391	125 535
1933 —	18 463	96 114

W eksporcie kakao przyjmuje udział w $^9/_{10}$, następnie idą orzechy palmowe, bawełna, kola.

Togo brytyjskie przywozi natomiast wyroby bawełniane, artykuły spożywcze, sól, tytoń, i t. d.

5. Tanganika

(b. Deutsch Ostafrika — mandat brytyjski).

O b s z a r. — Tanganika posiada obszar 968 871 km².

L u d n o ś ć. — Ludność według obliczeń z 1932 r. wynosiła 4 933 179, z czego europejczyków 8 151.

K l i m a t. — Klimat tej kolonji jest gorący i naogół suchy.

Tanganika jest krajem przeważnie wyżynnym, pociętym łańcuchami górskimi, oraz częściowo dolinami, w których znajdują się jeziora. Na nizinach panuje malarja i inne choroby, natomiast wyżyny posiadają klimat odpowiedni dla europejczyków.

P r o d u k c j a r o l n i c z a. Tanganika jest krajem wybitnie rolniczym, to też odpowiednie tereny wyzyskiwane są przedewszystkiem dla celów plantacyjnych. Na czoło wysuwa się tu uprawa sisalu. Liczne przestrzenie drzew kauczukowych gorszej jakości są, wycinane aby dać miejsce uprawie tej rośliny.

Plantacje kawy zajmują już dziś duże obszary w okręgu Bukoba, a władze angielskie dążą do ich rozszerzenia.

Bawełna daje w Tanganice bardzo dobre wyniki, odczuwa się tam jednak brak rąk roboczych dla jej uprawy.

Plantacje herbaty stale się rozwijają, znajdując w okręgu jeziora Njassa dobre ku temu warunki.

Uprawa kopry, tytoniu, kauczuku, dopełnia obrazu produkcji roślinnej tej kolonji.

Równocześnie jednem z głównych bogactw tego kraju są rozległe lasy, które dały np. w 1930 r. — 10 miljonów metrów kub. drewna. Możliwości eksploatacyjne znacznie przewyższają te cyfry.

B o g a c t w a n a t u r a l n e. — Tanganika, jak większość kontynentu afrykańskiego, nie jest jeszcze zbadana w zakresie swych bogactw naturalnych. Badania prowadzone przez władze poszczególnych prowincyj, naprowadzają na coraz to nowe złoża.

W Tanganice dopiero niedawno rozpoczęła się eksploatacja, i to narazie w niewielkich ilościach — złota, cyny, miki, diamentów, soli. Poza tem natrafiono na pokłady węgla, żelaza, ołowiu, miedzi.

H o d o w l a. — Rozległe łąki na wyżynach, tworzą doskonałe pastwiska dla szybko wzrastającej hodowli bydła. Równolegle rozwija się handel skórami.

Handel zagraniczny. — Handel zagraniczny Tanganiki osiąga już poważne cyfry.

	Import	Eksport
	w funt. szt.	
1919 —	1 737 640	1 994 016
1931 —	2 495 596	1 890 722
1932 —	1 872 012	2 356 942

Głównym artykułem wywozowym jest sisal, następnie bawełna, kopra, kawa, skóry, złoto i t. d.

Przywozi się: wyroby bawełniane, wyroby żelazne i stalowe, maszyny, spirytus techniczny ryż i t. d.

Komunikacja. — Istnieją 3 linje kolejowe, 2 wybudowane jeszcze przez Niemców: 1) z Tanga na Oceanie do Arusha przez Moshi (272 mile ang.) i 2) „Central Railway" z Dar-es-Salam do jeziora Tanganika (792 mile ang.). Ostatnio anglicy wybudowali odnogę od tej ostatniej linji, która wychodząc z Tabora dociera do jeziora Victoria w miejscowości Mwanza.

Porty. — Głównym portem jest Dar-es-Salam, pozatem: Tanga, Lindi, Mikindani.

6. Południowo-Zachodnia Afryka

(b. Deutsch — Südwestafrika — mandat Unji Południowo-Afrykańskiej)

Obszar. — Obszar tego terytorjum wynosi 834 990 km².

Ludność. — Ludność zamieszkująca tę kolonję stanowiła w 1933 r. — 241 733 tubylców i 31 600 europejczyków. Liczba europejczyków stale wzrasta. W 1933 r. samych Niemców przybyło 356.

Ludność tubylcza jest bardzo rozwinięta, i ze wszystkich kolonij mandatowych stoi na najwyższym poziomie.

Klimat i charakterystyka terenu. — Odróżnić tu należy: 1) pas kraju przybrzeżny oraz 2) obszar wewnętrzny.

Pas przybrzeżny stanowi pustynię piasczystą, zupełnie nieurodzajną. Deszcze są tu bardzo rzadkie, to też panuje susza nie pozwalająca na wegetację.

Obszar wewnętrzny jest różny, zależnie od części. Na północy rozpościera się step jałowy, dalej na południe okręg łąk urodzajnych. Cały okręg środkowy, dostatecznie nawiedzany przez deszcze — jest najdogodniejszym terenem dla kolonizacji. Część południowa natomiast, uboga w opady (poniżej Om. 20), nie przedstawia dla europejczyków tej wartości, co tereny środkowe i wschodnie.

Zdarza się jednak w Południowo-Zachodniej Afryce, że deszcze zawodzą w okresie normalnie dżdżystym, a wówczas susza powoduje duże spustoszenia. Tak było np. w roku 1933.

Hodowla. — Poł.-Zachodnia Afryka, ze względu na swą strukturę, prawie wyłącznie poświęca się hodowli. Nadają się do tego wielkie przestrzenie pastwisk. W okręgach północnych rozwija się hodowla bydła rogatego, zaś w północnych — owiec i kóz.

I w tej właśnie dziedzinie gospodarki omawiana kolonja przedstawia największe możliwości rozwojowe.

Równolegle do ilości pogłowia kształtuje się i handel skórami. W 1932 r. np. sprzedano 53 000 skórek karakułowych.

Bogactwa naturalne. — Poł.-Zachodnia Afryka rozporządza dużemi bogactwami naturalnemi. Pustynny pas przybrzeżny bogaty jest w diamenty. Pozatem w części środkowej kraju, tak dogodnej dla osadnictwa, znajdują się rudy miedzi i ołowiu, jak również i złota.

Handel zagraniczny. — Handel zagraniczny tego terytorjum kształtował się w latach ubiegłych w sposób następujący:

	Import	Eksport
	w funt. szt.	
1920 —	2 180 183	5 401 385
1932 —	884 132	1 149 996
1933 —	1 048 554	1 455 728

Wywozi się bydło oraz minerały (miedź, ołów i inne) oraz duże ilości diamentów. Przywóz stanowią tekstyle, inne wyroby gotowe, częściowo środki żywności.

Komunikacja. — Długość linij kolejowych wynosi przeszło 2 000 km.

Porty. — Głównymi portami są: Walfish i Luderitz.

7. Ruanda-Urundi

(część b. Deutsch-Ostafrika — mandat belgijski)

Obszar. — Obszar tego okręgu wynosi 53 200 km².

Ludność. — Ludność dochodzi do $3^1/_2$ miljonów z czego europejczyków w 1933 r. było 803. Wśród tych ostatnich na pierwszym miejscu stoją belgijczycy (511), następnie francuzi (59), holendrzy (38), niemcy (17) i t. d.

Ze względu na silne zaludnienie tej kolonji, Belgijczycy mogą stąd czerpać siłę roboczą dla swej słabo zamieszkałej kolonji Kongo.

Tubylcy odznaczają się wysokim poziomem rozwojowym, i są lepiej zorganizowani, niż na innych obszarach afrykańskich.

Klimat. — Klimat jest zdrowy, odpowiedni dla europejczyków. Jedynie na nizinach jest malaryczny i nie nadający się do kolonizacji.

Produkcja rolnicza. — Omawiane tereny są bardzo dogodne dla rozwoju plantacyj kawy. To też władze belgijskie popierają jej produkcję. Według obliczeń i przewidywań rok 1935 dostarczyć ma 350 t. kawy, a 1936 — 600 t. Na terytorjum Ruandy-Urundi udaje się gatunek kawy „Arabia".

Dobre rezultaty dają plantacje bawełny, które rozwijają się na równinach Rusiri. Prócz tego plantacje obejmują palmę oleistą, tytoń, sisal.

Na całem terytorjum daje się dotkliwie odczuwać brak drzewa wskutek słabego zalesienia. W związku z tem władze miejscowe przystąpiły do planowego zalesiania obszaru.

Hodowla. — Ruanda-Urundi jest też dogodnym terenem hodowlanym, choć w ostatnich czasach daje się zauważyć zmniejszenie się pogłowia. W związku z hodowlą rozwinięty jest odpowiednio handel skórami.

Bogactwa naturalne. — Wśród dotychczas znanych bogactw naturalnych kraju wymienić przedewszystkiem należy rudę cynową, która w pierwszym 1933 roku produkcji dała 527 t. Natrafiono ostatnio na ślady i innych minerałów (złoto i t. d.).

H a n d e l z a g r a n i c z n y. — Handel zagraniczny tej kolonji kształtował się jak następuje:

		Import	Eksport
		we frankach	
1920	—	1 074 818	617 424
1931	—	60 533 128	14 985 359
1933	—	23 279 166	11 838 277

Do artykułów eksportowych należą: skóry, bydło, bawełna, kawa, cyna i t. d. Wywóz kieruje się w pierwszym rzędzie do Belgji (za 8 826 000 fr.), następnie do Tanganiki (za 2 695 000 fr.).

Dostawcami są zaś: Japonja (za 8½ miljona fr.), Belgja (za 3 800 000 fr.), Tanganika (za 1 700 000 fr.), Anglja (za 1 630 000 fr.), Niemcy (za 1 337 000 fr.), i t. d.

K o m u n i k a c j a. — Ilość dróg stale się zwiększa. W 1932 r. było ich 1 596 km, a w 1933 r. już 2 056 km.

Co czynią Niemcy ku odzyskaniu kolonij

Twierdzenie, że Niemcy dążą do odzyskania kolonij, których się zrzekły Traktatem Wersalskim — nie jest gołosłowne.

Istnieje bowiem: 1. dobrze zorganizowana akcja propagandowa prokolonjalna w Niemczech, 2. ścisły kontakt z ludnością niemiecką na terenach mandatowych, 3. dążenie, aby nie zrywać gospodarczej więzi z temi terenami, 4. wreszcie szereg oświadczeń oficjalnych i półoficjalnych, które niedwuznacznie sprawę rewindykacji kolonij stawiają.

Przejdźmy więc pokrótce wszystkie te działy akcji kolonjalnej niemieckiej.

P r o p a g a n d a k o l o n j a l n a w N i e m c z e c h. — Dążenia do odzyskania kolonij zostały ujęte w programie ustalonym w dn. 23 czerwca 1928 r. na Kongresie odbytym w Kolonji z inicjatywy „Koloniale Reichsarbeitsgemeinschaft", będącej naczelną organizacją wszystkich towarzystw kolonjalnych w Niemczech.

W przyjętych uchwałach czytamy co następuje [1]):

„Skierowane zarzuty przeciwko byłej niemieckiej polityce kolonjalnej co do niezdolności Niemiec w wykonywaniu działalności kolonjalnej służyły jedynie dla prawnego i moralnego uzasadnienia narzuconej przez aljantów rezygnacji. Po udowodnieniu absolutnej bezpodstawności wspomnianych zarzutów, stwierdzić należy, że równocześnie upadły same motywy rezygnacji. Pomijając zmienioną na korzyść Niemiec sytuację prawną, mają Niemcy prawo do wystąpienia o uzy-

[1]) Cytujemy za „Wiadomościami Służby Geograficznej" z 1930 r.

skanie mandatu nad swemi byłemi kolonjami, chociażby z samego tytułu członkostwa w Lidze Narodów. Systematyczna akcja, zmierzająca do praktycznego zrealizowania postulatów podwójnie słusznych jest nakazem moralnym każdego obywatela dla utrzymania gospodarki narodowej, dla spełnienia międzynarodowych umów, dla zachowania pokoju i wreszcie dla harmonijnej współpracy na wszystkich odcinkach życia gospodarczego, politycznego, społecznego i kulturalnego. Niemcy nie mogą w przyszłości pozwolić na bezplanową emigrację nadwyżki narodu, odpływającej z Rzeszy na jej szkodę, a na korzyść innych krajów. Z tego powodu utworzenie zawczasu samodzielnych kompleksów osiedleńczych w wolnych jeszcze przestrzeniach ziemi jest obowiązkiem narodowego samozachowania (der nationalen Selbsterhaltung). Także wystarczające zaopatrzenie rodzimego przemysłu surowcami kolonjalnemi, tudzież zadawalniający zbyt produktów przemysłowych może być zapewniony li tylko przez uniezależnienie Niemiec od zagranicy. Gospodarczy i polityczny pokój świata jest zagrożony dopóty, dopóki Niemcy, jak i każde inne mocarstwo, nie posiadają wystarczającej możliwości ekspansyjnej. Światowe źródła sił ekonomicznych nie mogą być planowo otwierane, o ile Niemcy będą wykluczeni ze zbiorowego zadania narodów odnośnie do pobudzenia tych sił. Stąd płynie żądanie o natychmiastowe postawienie Niemiec w szeregu państw, uprawiających aktywną politykę kolonjalną".

Taki jest syntetyczny program kolonjalny.

Nad jego propagowaniem pracuje w Niemczech cały szereg następujących stowarzyszeń:

1. „Deutsche Kolonialgesellschaft". — Stowarzyszenie to z siedzibą w Berlinie, ma charakter wybitnie polityczny i dąży do odzyskania byłych niemieckich kolonij przez międzynarodową propagandę na szeroką skalę zakrojoną i sprawnie funkcjonującą. Członkowie jego składają się przedewszystkiem z dawniejszych „Ekselencyj" i wyższych urzędników kolonjalnych.
2. „Deutscher Kolonial-Verein" (Berlin) — używa w swej propagandzie najbardziej radykalnych środków. Jednym z wybitniejszych członków jest generał Ludendorff.
3. „Bund für koloniale Erneuerung" (Berlin) — jest raczej demokratycznie usposobiony i szuka odpowiednich zwolenników idei kolonjalnej wśród związków robotniczych i rzemieślniczych. Ponadto wydaje własną korespondencję prasową, rozsyłaną bezpłatnie dziennikom.
4. „Kolonial-Kriegerbund" (Berlin) — obejmuje byłych żołnierzy kolonjalnych.

5. „Reichsbund der Kolonial-Deutschen" (Berlin) — jest zrzeszeniem miejscowych grup byłych mieszkańców kolonij. Wspomniane stowarzyszenie nie zajmuje się bezpośrednio propagandą kolonjalną, lecz nastawione jest na reprezentowanie interesów poszkodowanych wobec rządu Rzeszy.
6. „Kolonialwirtschaftliches Komite" (Berlin) — używa radykalnych środków przy prowadzeniu akcji w kierunku odzyskania kolonij niemieckich. Narzędzie propagandowe tego towarzystwa stanowi publikowanie artykułów naukowych treści zarówno politycznej jak i gospodarczej, w celu popierania akcji o stworzenie własnych kolonij, prowadzonej przez wymieniony „Deutsche Kolonialgesellschaft" i „Deutscher Kolonial-Verein".
7. „Arbeitsgemeinschaft für Auslands- und Kolonialtechnik" (Berlin). — Cele tego towarzystwa są te same co „Kolonialwirtschaftliches Komite" z tą jednak różnicą, że objęło ono propagandę o podłożu technicznem.
8. „Frauenbund der deutschen Kolonialgesellschaft" (Berlin) — ma charakter raczej kulturalny i uprawia ponadto pośrednictwo pracy dla Niemek, pragnących znaleźć zatrudnienie w kolonjach.
9. „Frauenverband vom Roten Kreutz für deutsche Übersee" (Berlin). — Pośredniczy w lokowaniu lekarek i sanitarjuszek w kolonjach.

Wszystkie wymienione powyżej stowarzyszenia są złączone w „Koloniale Reichsarbeitsgemeinschaft".

Oprócz wspomnianych istnieje jeszcze w Niemczech kilkadziesiąt mniejszych związków kolonjalnych.

Jak z podanego spisu widać, zainteresowanie sprawami kolonjalnemi w Niemczech jest duże.

Prócz tego znaczną rolę propagandową odgrywają perjodyczne wydawnictwa i gazety, oraz obszerna literatura opracowywana w różnych językach.

Do najważniejszych wydawnictw zaliczyć tu przedewszystkiem należy:

1. „Übersee- und Kolonial-Zeitung", wydawane przez „Deutsche Kolonialgesellschaft", 2. „Afrika-Nachrichten", 3. „Der Kolonialfreund", wydawane przez „Bund für koloniale Erneuerung", 4. „Wirtschaft und Kolonien", korespondencja prasowa wydawana przez tenże „Bund für koloniale Erneuerung", 5. „Der Kolonialdeutsche", wydawane przez „Reichsbund der Kolonialdeutschen", 6. „Koloniale Rundschau" (tygodnik), 7. „Illustrierte Kolonialzeitung" (Monachjum), oraz szereg mniejszych pism propagandowych.

Podkreślić tu należy, że propaganda w dziennikach i czasopismach stała się od kilku miesięcy szczególnie ożywiona.

K o n t a k t z l u d n o ś c i ą n i e m i e c k ą w k o l o n j a c h m a n d a t o w y c h. — Łączność między metropolją a ludnością niemiecką w kolonjach mandatowych nie została osłabiona po zrzeczeniu się przez Niemcy tych obszarów. Przeciwnie robi się wszystko, aby kontakt ten utrzymać i łączność z dawną metropolją podkreślać.

Szereg podróży wybitnych osobistości niemieckich do tych obszarów przedsięwziętych w czasach ostatnich — utrzymuje żywą spójnię z kolonistami.

Zwrócić tu również należy uwagę na działalność organizacyjną na terenach mandatowych, działalność, która szczególnie ostrą przyjęła formę w Południowo-Zachodniej Afryce [1]).

Z chwilą mianowicie dojścia do władzy narodowych socjalistów w początku 1933 r. — natychmiast dała się odczuć poważna zmiana w nastrojach tamtejszych kolonistów niemieckich. Przedewszystkiem wysunięto żądanie zezwolenia na ,,podwójne obywatelstwo". Tamtejsza organizacja niemiecka ,,Deutscher Bund" przyjęła równocześnie zabarwienie polityczne. Sztandary hitlerowskie zaczęły coraz gęściej powiewać, agitacja partyjna stała się coraz bardziej przykrą pozostałym elementom miejscowym.

Ruch hitlerowski w ciągu roku 1933 stale się wzmacniał i doszło do tego, że otwarcie domagano się powrotu Południowo-Zachodniej Afryki do Rzeszy, co akcentowane było w licznych pochodach i manifestacjach.

Działalność narodowych-socjalistów nie podobała się oczywiście miejscowym czynnikom administracyjnym, i doprowadziła w rezultacie do t. zw. ,,Criminal Law Amendment Ordinance", która zabraniała: 1) podburzania do bojkotu, 2) propagandy rasistowskiej, 3) noszenia mundurów o charakterze politycznym, 4) istnienia organizacyj, które mogłyby być uważane za przeciwne spokojowi i porządkowi publicznemu.

Mając nadzieję, że propaganda niemiecka ustanie, władze Unji Południowo-Afrykańskiej (sprawujące mandat) zawiesiły wprowadzenie w życie powyższego rozporządzenia. Po chwilowem uspokojeniu, wkońcu 1933 r. przybył na terytorjum Poł.-Zachodniej Afryki członek partji narodowo-socjalistycznej z Niemiec w towarzystwie konsula generalnego Niemiec dla Unji Poł.-Afrykańskiej. Wówczas to ,,Deutscher Bund"

---

[1]) Ze sprawozdań z obrad Stałej Komisji Mandatowej.

przekształcił się zdecydowanie w organizację wybitnie polityczną, a niejaki dr. Schwietering mianowany został jako „Führer" miejscowej ludności niemieckiej.

Działalność partji rozciągnęła się i na młodzież przez organizację pod nazwą „Hitlerjugend".

Na skutek niepokoju jaki wprowadził ruch narodowo-socjalistyczny niemiecki na terytorjum mandatowem, na początku 1934 r. rozporządzenie „Criminal Law Amendment" zostało ogłoszone, zaś w październiku roku ub. ruch nar.-socjalistyczny w Poł.-Zachodniej Afryce został zakazany. Zakaz ten został wydany po szeregu rewizji w biurach organizacji. Dokumenty znalezione dały widocznie dostateczną podstawę do zastosowania tego radykalnego kroku.

Na skutek akcji nar.-socjalistów wśród pozostałej ludności zrodził się prąd, niezawodnie inspirowany, do włączenia tego terytorjum do Unji Południowo-Afrykańskiej jako 5-ej prowincji tego Dominjum. Spotkało się to ze szczególnie ostrym sprzeciwem hitlerowców, którzy obawiają się aby przez fakt włączenia kolonij mandatowych do innych organizmów — nie utrudniać ewentualnej późniejszej rewindykacji tych obszarów.

Kierując się temi samemi pobudkami, zwróciła się do Ligi Narodów dnia 22 stycznia 1933 r. z petycją (o systemie tym mówiliśmy na początku niniejszej pracy) — „Koloniale Reichsarbeitsgemeinschaft", naczelna, jak wiemy, organizacja kolonjalna w Niemczech.

Petycja ta podpisana przez prezesa powyższej organizacji p. Schnee, wystąpiła przeciw unifikacji służby pocztowej i telegraficznej Tanganiki z urządzeniami Kenji i Ugandy, sąsiedniemi kolonjami angielskiemi. Autorzy petycji twierdzą, że unifikacja jest niezgodna z art. 22 Paktu Ligi Narodów, a w rezolucji uchwalonej przez „Koloniale Reichsarbeitsgemeinschaft" i dołączonej do petycji stwierdzone jest, że stanowi to „jednostronną zmianę systemu mandatów, i wobec tego pogwałcenie praw Niemiec".

Zasługują jeszcze na uwagę liczne petycje, któremi Ligę Narodów zasypuje t. zw. „Bund der Deutsch-Togoländer". Organizacja ta, posiadająca siedzibę w Akra, stolicy sąsiadującej z Togo kolonji brytyjskiej Złote Wybrzeże, kieruje do Ligi szereg skarg na złą administrację tego terytorjum przez Francuzów, żądając jego ewakuacji i oddania tego kraju Niemcom. Sama Liga Narodów nie zdołała jednak zbadać jacy są członkowie „Bundu" i skąd idą pieniądze na jego działalność propagandową. Mimo, że petycje te, uznane za anonimowe, nie były przez organy Ligi rozpatrywane, tem niemniej stanowią odbicie zorganizowanej pracy propagandowej.

Chodzi o stałe podkreślanie, że kolonje mandatowe nie zostały wcale definitywnie odcięte od pnia niemieckiego, że Niemcy opiekują się niemi i podtrzymują swe do nich pretensje.

Stosunki gospodarcze między Niemcami a kolonjami mandatowemi. — Wychodząc z założenia, że w razie domagania się zwrotu b. swych kolonij, trzeba się będzie również wykazać istotnem ich powiązaniem gospodarczem z metropolją — Niemcy podtrzymują systematycznie wymianę handlową z temi terytorjami.

Szereg towarzystw handlowych eksploatuje plantacje miejscowe i specjalizuje się w handlu z temi kolonjami. Szereg spółek czynnych przed wojną w niemieckich kolonjach, dziś wprawdzie zawiesiło częściowo swoją działalność, nie tracąc jednak kontaktu zupełnego z temi terytorjami.

Z poważniejszych i obecnie pracujących tam spółek prywatnych, wymienić należy następujące: 1) „Ekona A. G." — Berlin W. 62, Lützowufer 24. 2) „Kamerun Kautschuk Co." — Berlin SW 11, Flottwellstr. 3. 3) „Moliwe Pflanzungsgesellschaft" — Berlin W 50, Schaperstr. 6. 4) „Deutsche Westafrikanische Handelsgesellschaft" — Hamburg, Alsterstor. 21. 5) „Hamburgische Südsee A. G." — Hamburg. 6) „Hernsheim C. A. G." — Hamburg. 7) „Neu-Guinea Compagnie" — Berlin NW 7, Dorotheenstr. 61. 8) „Vereinigung Kamerunner Pflanzungen" — Berlin W 13, Kurfürstendamm 214. 9) „Deutsch-Ostafrikanische Gesellschaft" — Berlin NW 7, Friedrichstr. 103. 10) „Deutsch-Holländische Suriname Ges.".

Oddziały tych przedsiębiorstw prócz celów handlowych, są równocześnie ekspozyturami celów politycznych. Odgrywają one niejednokrotnie rolę placówek konsularnych dla ludności niemieckiej.

Udział Rzeszy w wymianie handlowej z temi obszarami jest też poważny.

Jakżeśmy to już na innem miejscu podawali, Niemcy w 1933 r. uczestniczyły: w 21,3% w wywozie z Kamerunu pod mandatem francuskim i 6,4% w przywozie do Kamerunu, do Kamerunu brytyjskiego zaś przywieźli 56% ogólnego importu, a wywieźli około 70% eksportu. Dla Południowo-Zachodniej Afryki cyfry te wynoszą 18,9% dla wywozu i 11,5% dla przywozu, dla Tanganiki — 11,8% i 10,2 %, dla Togo francuskiego — 10,4% i 15,3%.

Udział więc handlu niemieckiego jest stosunkowo duży, gdy się zważy, że przedewszystkiem państwa mandatowe starają się wyzyskać administrowane przez siebie kolonje.

Należy tu zwrócić również uwagę na udział Niemców w eksploatowaniu terenów mandatowych. Na podstawie odnośnych postanowień traktatowych plantacje niemieckie zostały zasekwestrowane. Ponieważ dawni posiadacze mieli prawo odkupić te posiadłości — skorzystali szeroko z tego uprawnienia. Obecnie więc stan posiadania np. w Kamerunie brytyjskim jest identyczny jak przed wojną.

Oświadczenia miarodajnych czynników niemieckich. — Postulat zwrotu kolonij dotychczas wyraźnie na terenie międzynarodowym nie został przez Niemcy postawiony. Oficjalne czynniki niemieckie nie wysunęły jeszcze w negocjacjach dyplomatycznych stanowczego dezyderatu: żądamy zwrotu kolonij.

Widocznie ważniejsze były narazie rewindykacje (zbrojenia, flota, lotnictwo), choć kolej i na kolonje się zbliża. Dają tego przedsmak liczne oświadczenia i wynurzenia osobistości z grupy rządzącej.

Narazie stwarza się odpowiedni nastrój, przygotowuje się opinję publiczną krajową i zagraniczną, oswaja się ją z myślą, że trzeba będzie jednak pomyśleć o ponownem zaopatrzeniu Niemiec w posiadłości zamorskie.

Wprawdzie w rozmowie z korespondentem angielskiego dziennika „Daily Mail" w początku sierpnia 1934 r. — kanclerz Hitler powiedział: „Panu który jest Anglikiem powiadam: nigdy nie wejdziemy w konflikt z Anglją ani nad brzegami Renu ani gdzieindziej, chyba że Anglja nas zaatakuje. Nie poświęcę krwi ani jednego Niemca aby uzyskać jakąkolwiek kolonję. Wiemy, że b. niemieckie kolonje w Afryce są kosztowne, nawet dla Anglji".

Jednak Rudolf Hess, jeden z najbliższych współpracowników Hitlera wyjaśnił na zebraniu związku Niemców z zagranicy, które się odbyło we wrześniu 1934 r. podczas Kongresu partji narodowo-socjalistycznej w Norymberdze, że Führer nie chciał przez to powiedzieć, że kolonje są też luksusem i dla Niemiec.

Następnie niejednokrotnie wysuwał potrzebę kolonij minister Gospodarki Rzeszy dr. Schacht, podchodząc do tego zagadnienia ze strony gospodarczej. Dr. Schacht przemawiając na Targach Lipskich w dniu 4 marca b. r., zahaczył również i o sprawy kolonjalne. Powiedział mianowicie, że „gdyby Niemcy miały swoje kolonje, zagadnienie transferu byłoby dla nich daleko łatwiejsze, ponieważ mogłyby własnym pieniądzem opłacać większą część surowców, za które dziś płacić muszą dewizami".

Nadeszły nas później wiadomości z Japonji. Mianowicie Minister Spraw Zagranicznych Hirota, odpowiadając w drugiej połowie czerwca b. r. w izbie poselskiej na interpelację w sprawie stosunków japońsko-niemieckich, oświadczył, iż ambasador niemiecki w Tokio Dirkson zapewnił go, że rząd Rzeszy nie będzie nigdy dążył do odzyskania terytorjów na Oceanie Spokojnym, znajdujących się pod mandatem Japonji. Takich kategorycznych zapewnień państwa zachodnio-europejskie nie uzyskały, przeciwnie stale czynione są aluzje do powrotu do tych kolonij.

Podczas rozmów np. które kanclerz Hitler prowadził w dn. 25 i 26 marca r. b. w Berlinie z min. Simonem i Edenem, temat kolonjalny nie był wprawdzie wyraźnie dyskutowany, jednak wszedł w obręb argumentacji.

Minister Simon w swem przemówieniu w Izbie Gmin z 10 kwietnia b. r. tak przedstawia tę część swych narad z Führerem: ,,Omawiając sprawę Ligi Narodów, Hitler uczynił aluzję do swego oświadczenia z maja 1931 r., w którem zaznaczył, że Niemcy nie będą brały udziału w Lidze Narodów, jeżeli pozostaną ,,krajem nieposiadającym pełnych praw". Jako przykład Hitler oświadczył, że Niemcy znajdują się w sytuacji ,,niższości", nie posiadając kolonji".

Te wynurzenia kierownika Rzeszy wywołały zaniepokojenie i zrozumiały oddźwięk w opinji angielskiej, to też Agencja Reutera 11 kwietnia b. r. wyjaśniła, że ,,co się tyczy dekaracji kanclerza Hitlera, złożonej Simonowi, że Niemcy pozostaną poza Ligą Narodów, dopóki nie będą korzystały z równouprawnienia i dopóki naprzykład nie otrzymają kolonji, to w kołach parlamentarnych sądzą, że ten protest kanclerza Hitlera należy traktować z sympatją, o ile jest protestem przeciwko opinji, że Niemcy wogóle nie są godne powierzenia im kolonij. Natomiast jeżeli protest ten miałby oznaczać, że Niemcy nie wrócą do Ligi Narodów, dopóki nie odbiorą kolonij innym narodom, to wówczas protest taki natrafiłby w brytyjskich kołach politycznych na stanowisko wręcz przeciwne".

Problem ten powrócił na porządek dzienny ponownie dn. 1 maja r. b. gdy kanclerz Hitler przemawiając na polach Tempelhofu do blisko miljon liczącego audytorjum m. in. o obecnem położeniu Niemiec — wspomniał o gęstem zaludnieniu, o braku surowców, kapitałów i dewiz, a równocześnie i o braku kolonij.

Z tych przytoczonych tu oświadczeń i całej akcji propagandowej w kraju i w dawnych posiadłościach zamorskich, trudno nie wysnuć wniosku, że dążeniem Niemiec jest odzyskanie utraconych kolonij. Oczekuje się jedynie odpowiedniego momentu.

O kolonje dla Polski

Gdy po blisko 150-letniej nieobecności na mapie politycznej Europy, Polska odzyskała swą niepodległość, — pierwszem zadaniem było zcementowanie 3 zaborów, zorganizowanie 3 odrębnie dotychczas rozwijających się dzielnic w jeden jednolity organizm państwowy, stworzenie podstaw dla sprawnego funkcjonowania maszyny państwowej.

Nic więc dziwnego, że w pierwszych latach naszego bytu niepodległego, zagadnienie kolonij dla Polski nie było wysuwane przez ogół, nie było tak palące, jak to jest dzisiaj.

Podchodząc realnie do tego zagadnienia, trzeba sobie powiedzieć, że może i lepiej się stało, że Polska równocześnie z odzyskaniem niepodległości, — nie uzyskała terytorjów kolonjalnych. Aby bowiem wywiązywać się dobrze z zarządu kolonjami, trzeba aby metropolja sama przedewszystkiem stanęła silnie na nogi zarówno gospodarczo jak i politycznie. Trzeba by wewnętrzne stosunki były tak unormowane i tak trwałe, aby nie hamowały wysiłków skierowanych ku krajom zamorskim.

Wreszcie gdy się mówi o pracy w kolonjach, trzeba uprzednio wyjść na morza, trzeba zaznajomić się z techniką handlu zamorskiego, który się będzie prowadzić z temi kolonjami, trzeba posiadać flotę handlową, która jeśli nie w całości to choć w części stanowiłaby kościec niezbędnych połączeń morskich.

Zrozumiałe jest, że ani w 1919 r. ani w latach późniejszych Polska nie byłaby w stanie wziąć na siebie obowiązków sprawnego administrowania i zagospodarowania terenów kolonjalnych.

Wiadomem jest, że nasz handel zamorski wobec braku aparatu handlowego, odpowiednich środków finansowych, floty handlowej, no i z powodu małej stosunkowo ruchliwości kupców, — spoczywał w rękach obcych, którzy ciągnęli z tego poważne zyski.

Dziś kupcy nasi zaczynają docierać do najdalszych zakątków świata, aby sprzedać towar, tak trudny obecnie do zbycia wskutek restrykcyj importowych. To też handel polski coraz bardziej wychodzi poza Europę, do krajów zamorskich.

Gdy jeszcze w 1928 r. wywóz nasz do krajów pozaeuropejskich stanowił zaledwie 3,1% całego naszego eksportu według wartości, a z tego do Afryki tylko 0,3%, — to w 1934 r. obraz przedstawia się zupełnie inaczej. Mianowicie do krajów zamorskich wywieźliśmy już 12,9%, a do samej Afryki 1,4% całego eksportu.

Zacieśniają się też nasze stosunki z innemi kontynentami i w zakresie przywozu, który w 1928 r. wyniósł 23% całego importu polskiego według wartości (z tego z Afryki 0,9%), a w 1934 r. już 36% (z Afryki 4,1%).

Stajemy się więc narodem o coraz większych zainteresowaniach ogólnoświatowych.

Odpowiednio też rozwija się nasza flota handlowa. Wiele linij regularnych własnych i obcych obsługuje teraz nasze porty, gdy dawniej liczba ich była nieznaczna, bo i wyzyskanie tych portów było znacznie mniejsze.

Zrozumiałem więc jest, że dopiero obecnie Państwo Polskie może wziąć na siebie zadanie administrowania kolonjami, oraz wykonywać to zadanie sprawnie i ku pożytkowi dla gospodarstwa kraju.

Przyczyny dla których Polska potrzebuje terenów kolonjalnych od szeregu lat nabierają siły, stają się coraz bardziej jaskrawe i przesiąkają w świadomość społeczeństwa.

Jakie są te przyczyny? Dlaczego potrzebne nam są kolonje?

Wymienić tu należy 3 główne powody: 1) konieczność uzyskania terenów dla polskiego wychodźtwa, 2) potrzeba zdobycia własnych źródeł surowców kolonjalnych i 3) zapewnienia nowych rynków zbytu dla produkcji krajowej.

Potrzeba terenów emigracyjnych. — Polska jest wśród większych państw Europy po Rosji — krajem o największym przyroście naturalnym. W 1933 r. jej przyrost naturalny wyniósł 12,3 na 1000 mieszkańców, podczas gdy w tymże roku Niemcy osiągnęły zaledwie 3,5, Anglja 2,1, Włochy 10, Czechosłowacja 5,5, Węgry 6,9, a Francja 0,5.

Silny ten przyrost sprawiał już przed wojną światową, że duży odsetek ludności musiał emigrować do obcych krajów, aby tam szukać zarobku i dogodniejszych warunków bytu. W rezultacie blisko 8 miljonów polaków rozsianych jest po całym świecie.

Nie zmienił się ten stan rzeczy z chwilą powstania Państwa Polskiego. Trudno bowiem było dać zarobek szybko wzrastającej ludności. A kryzys gospodarczy, który w pierwszym rzędzie dotknął szerokie masy rolnicze — jeszcze bardziej pogorszył sytuację. Od 1918 do 1934 r. wyemigrowało więc z Polski do krajów kontynentalnych przeszło 1 miljon naszych obywateli, a do krajów zamorskich koło 700 tysięcy. W samym 1934 r. kontynent europejski przyjął 21 761 naszych wychodźców, a państwa zamorskie — 20 802. Prężność emigracyjna jest więc bardzo poważna.

Wychodźtwo polskie bez trudności mogło znaleźć zarobek na obczyźnie dopóki wzrastająca podaż rąk roboczych nie zaczęła zagrażać miejscowym rynkom pracy. A wówczas nadszedł okres ograniczeń emigracyjnych. Ostre restrykcje wprowadziły np. Stany Zjednoczone A. P., a w Europie np. Francja, Niemcy.

Duży przyrost ludności w Polsce, a jednocześnie zamykanie się terenów emigracyjnych, — stawia jako jedno z najpilniejszych zadań polityki polskiej, uzyskanie takich obszarów na których wychodźtwo nie byłoby przyjmowane z niechęcią przez pracujące społeczeństwa miejscowe, i z których nie byłoby wypierane zależnie od konjunktury i nastrojów.

To też przydzielenie Polsce kolonij częściowo mogłoby rozwiązać problem nadwyżek ludnościowych i odciążyć te państwa, dla których nasza emigracja jest dziś ciężarem (jak np. we Francji).

Zapominać przytem nie należy, że emigracja to element najdzielniejszy, najbardziej przedsiębiorczy. Są to ludzie w pełni sił, których rozproszenie po świecie jest wielką stratą. Ciż sami ludzie dopuszczeni na obszary kolonjalne, pozostające pod władzą Polski, staliby się podstawą produkcji na własnych plantacjach i wytwórniach kolonjalnych.

Pozatem emigrant wywożąc uciułany kapitał do innego kraju celem zagospodarowania się — wywozi część bogactwa społecznego, uszczupla jego zasoby. Tenże sam fundusz wywieziony do polskiej kolonji nie byłby stratą. Tenże emigrant byłby przytem nadal siłą podatkową państwa, kupowałby nadal polskie towary, wydawałby swoje zarobki tak jakgdyby był w Polsce.

P o t r z e b a w ł a s n y c h s u r o w c ó w k o l o n j a l n y c h. Poza momentem populacyjnym, ogromne ma znaczenie zagadnienie uzyskania kolonji jako zródła niezbędnych dla gospodarstwa narodowego surowców.

Polska bowiem, jak każden kraj cywilizowany i uprzemysłowiony, potrzebuje szeregu surowców bądź dla swej produkcji fabrycznej (bawełna, juta, kauczuk, przetwory palmowe itd.), bądź dla celów konsumcyjnych (kawa, kakao, herbata, ryż, różne korzenie i t. p.).

To też rok rocznie Polska sprowadza bardzo poważne ilości artykułów kolonjalnych. W 1934 r. przywieziono ich za sumę przeszło 300 miljonów złotych, co stanowi około 39% ogólnego importu polskiego. Samej bawełny sprowadziliśmy za 111 miljonów zł, kawy za blisko 11 miljonów zł, herbaty za 6 miljonów zł, kauczuku za 8 miljonów zł, ryżu za 6½ miljonów zł, kakao za 5 miljonów złotych, tytoniu za 22 miljonów zł, kopry za przeszło 10½ miljonów zł, juty za 4½ miljonów zł i t. d., i t. d.

Tak poważne kwoty zapłaciliśmy dostawcom zagranicznym w roku kryzysowym. O wiele jednak większe były zakupy w latach pomyślniejszych, w latach dobrej konjunktury. Naprzykład udział surowców kolonjalnych w imporcie do Polski w 1928 r. wyraził się sumą przeszło 760 miljonów złotych.

W miarę poprawy sytuacji gospodarczej kraju, oraz w miarę przyrostu ludności — zwiększać się będzie poważnie ogólna konsumcja wewnętrzna, a więc i interesujących nas tu artykułów. W rezultacie będziemy musieli sprowadzać produkty kolonjalne na sumy coraz poważniejsze.

Niezbędnem więc się staje posiadanie odpowiednich obszarów kolonjalnych, na których można byłoby rozwinąć plantacje koniecznych nam surowców przy pomocy rąk polskiego robotnika i przy udziale polskich kapitałów.

Nie jest bowiem obojętne czy nabywać będziemy kakao, kawę, kauczuk, pieprz, herbatę, oleje palmowe i t. d. od zagranicznych dostawców, czy też od polskich plantatorów na polskiej kolonji, tak samo jak nie jest bez różnicy zarówno dla bilansu płatniczego jak i handlowego czy konsument polski zakupi n. p. zboże od rolnika polskiego czy też obcego.

Obrót handlowy między metropolją polską a jej kolonją zamorską miałby te same skutki gospodarcze, jak wzmożony obrót wewnątrz państwa. Rezultatem byłoby wzbogacenie się społeczeństwa polskiego. Obecnie zarabia bowiem plantator, robotnik, kapitalista obcy, oraz obce środki transportu. A ponadto podatki od zysków plantacyjnych zagarnia obcy skarb.

Jak wynika z przedstawionej wyżej analizy produkcji kolonij mandatowych — mogą one dostarczyć nam wszystkich nieomal potrzebnych produktów zamorskich, przy odpowiednim oczywiście rozwoju ich produkcji.

Potrzeba nowych rynków zbytu. Wiadomem jest powszechnie jak w ostatnich latach skurczyły się możliwości dla naszego eksportu.

Rynki europejskie coraz bardziej się zamykają, coraz trudniej jest sprzedawać towary, które jeszcze 5—6 lat temu z łatwością odbierane były przez wszystkie państwa.

Nadprodukcja, która rozpoczęła się już przed wojną, a sztucznie zamaskowana była przez okres wojny, obecnie silnie się zaakcentowała. A równocześnie zubożenie społeczeństw oraz dążenie szeregu państw do zupełnej samowystarczalności — sprowadziło możliwości wywozowe do cyfr bardzo małych.

Wszak w 1928 r. Polska wywiozła towarów za 2 508 miljonów zł, gdy w 1934 r. już tylko za 976 miljonów złotych. Przytem w 1928 r. kraje europejskie przyjęły 96,9% całego naszego wywozu, gdy w 1934 r. zaledwie 87,1%.

Stąd jasno wynika, że wypierani z kontynentu europejskiego, zmuszeni jesteśmy szukać innych odbiorców na innych kontynentach. Musimy zaś eksportować aby dać zatrudnienie wciąż narastającej liczbie rąk roboczych. Musimy wywozić aby opłacić uzyskanemi dewizami niezbędny przywóz.

Gdybyśmy posiadali kolonje — stałyby się one nowym odbiorcą naszych wyrobów, przyjmowanych nietylko przez osiadłe tam już ludy, lecz również przez kierowane tam nasze wychodztwo. Przytem, co jest niezmiernie ważne, kolonje polskie stałyby się punktem centralnym, punktem rozdzielczym dla naszej ekspansji handlowej w szerokim rejonie otaczającym daną posiadłość zamorską.

A równocześnie przywożone z tych terenów surowce kolonjalne nie wymagałyby dla ich opłacenia dewiz obcych, co dla równowagi naszej waluty miałoby niezmiernie duże znaczenie.

Jakżeśmy to już widzieli przy analizie poszczególnych kolonij mandatowych, są one, mimo słabego zaludnienia, i niskiej skali potrzeb, już teraz dość poważnym odbiorcą towarów europejskich.

P o l s k i e   w a l o r y   k o l o n i z a c y j n e. Ale tu powstaje pytanie czy Polska da sobie radę z terenami kolonjalnemi, czy nasza ludność potrafi znosić trudy życia kolonjalnego.

Przytoczyć tu jednak możemy całą listę eksploratorów i podróżników polskich, którzy, gdy siła Państwa Polskiego nie mogła poprzeć ich zdobywczych wysiłków — dokonywali tych samych czynów, co pionierzy kolonjalni państw europejskich. Wszak czynami tymi byli równi takim, tak Brazza, Marchand w Afryce francuskiej, jak Livingston, Stanley w Afryce angielskiej. Przecież Beniowski w 1774 r. opanowuje Madagaskar i staje się jego władcą. Następnie w 1882 r., kiedy żadne mocarstwo europejskie nie rościło sobie jeszcze praw do Kamerunu, — flaga polska naukowej ekspedycji Szolca-Rogozińskiego zawisła nad tym nieokupowanym jeszcze lądem. Nie poparci przez władzę polityczną, nie mogli się nasi eksploratorzy na tem terytorjum utrzymać, to też w 1884 r. Rzesza niemiecka ziemie te wzięła w posiadanie. Przykładów ruchliwości i zręczności polskich eksploratorów kolonjalnych można przytoczyć wiele.

Wartości zaś naszego osadnika-pioniera nikt chyba zaprzeczyć nie może. Wytrwały, odporny na niewygody, mało wymagający, równocześnie

zaradny — osadnik polski najbardziej może z ludów europejskich nadaje się do pokonywania tak czasem wielkich trudności przy organizowaniu życia kolonjalnego.

Przytem zmysł asymilacyjny Polaków, umiejętność współżycia z innem narodowościami bez ich drażnienia i wyzyskiwania — niezawodnie stwarza z Polski typ nowoczesnego kolonizatora.

Oceniają te umiejętności polskie i obcy.

Mianowicie rząd Liberji, państwa niepodległego w Afryce zachodniej, po odrzuceniu w połowie r. ub. planu naprawy administracyjnej i finansowej, opracowanego przez Ligę Narodów,— postanowił,— z własnej inicjatywy, powołać dwóch doradców polskich, którym powierzone zostały: gospodarka i higjena publiczna w tem państwie.

Widocznie, że opinja w Afryce o zdolnościach polskich do kierowania tamtejszem życiem jest dodatnia, skoro naszych obywateli na czołowe stanowiska tam zapraszają.

P o l s k a p a ń s t w e m s u k c e s y j n e m R z e s z y. Polska może się ubiegać o udział w nowym ewentualnym podziale kolonij mandatowych, nietylko z tego tytułu, że wymagają tego jej potrzeby populacyjne, surowcowe i handlowe, i że Polska ma to prawo na równi z innymi członkami Ligi Narodów.

Polska może zgłosić swoje pretensje również jako państwo sukcesyjne Rzeszy.

Zachodnie bowiem województwa Polski; pomorskie, poznańskie i śląskie przyczyniały się w wydatnym stopniu do zasilania szeregów wojskowych niemieckich swym rekrutem i Skarbu państwa swemi podatkami.

Wiadomą jest przecież rzeczą że zanim kolonje niemieckie zaczęły się opłacać, dużo pieniędzy rząd musiał włożyć dla podniesienia ich rentowności.

Pieniądze polskie, jak to wskazują cyfry, brały też udział w pokrywaniu tych wydatków. Według bowiem obliczeń polskiego Ministerstwa Skarbu[1]) obecne województwa poznańskie i pomorskie dały w 1913 r. dochodów w sumie 285 485 000 franków złotych, podczas gdy rozchodowano na nie 278 946 700 fr. zł. Zatem te dwie prowincje nie były balastem dla gospodarki Rzeszy, lecz przeciwnie dawały nadwyżki.

Zaś Śląsk, dla którego cyfr podobnych nie udało nam się ustalić — jako okręg wybitnie przemysłowy, posiadał bardzo dużą siłę podatkową, i w nadwyżkach skarbowych przewyższał poważnie Poznańskie i Pomorze.

---

[1]) Projekt ustawy o naprawie skarbu Rzeczypospolitej z dn. 1. 3. 1923 r. — Dr. Sejm. Nr. 269, aneks Ia.

Pozatem Polska zobowiązała się Traktatem Wersalskim: 1) przejąć część długów przedwojennych Niemiec i Prus, oraz 2) zapłacić za tę własność państwową na odzyskanych ziemiach zachodnich, która nie była przed rozbiorami własnością Państwa Polskiego.

Te nałożone na Polskę ciężary obliczone zostały na $2\frac{1}{2}$ miljarda marek (z 1919 r.)[1]. Część tych sum została włączona do rozrachunku w Komisji Odszkodowań, część stanowiła dług wewnętrzny Polski wobec obywateli polskich, posiadających w ręku tytuły długów niemieckich i pruskich.

Polska więc uregulowała należności za inwestycje jakie Niemcy poczyniły na naszem terytorjum, poza tem zaś przez przejęcie części niemieckiego długu przedwojennego oraz przez zasilanie Skarbu poważnemi nadwyżkami podatkowemi — wzięła udział w ogólnopaństwowych wydatkach, a więc w i tych, które przyczyniły się do rozwoju i gospodarczego podniesienia kolonij.

Dzisiejsze kolonje mandatowe są więc w części tworem i polskiego społeczeństwa.

Francuskie propozycje kolonjalne z 1921 r. Że obecne domaganie się kolonij dla Polski nie jest mrzonką, fantazją, nierealnym postulatem — przytoczymy tutaj misję prof. Jana Dybowskiego, Polaka z pochodzenia lecz obywatela francuskiego, który w maju 1921 r. jako oficjalny reprezentant rządu francuskiego przybył do Polski, aby nam zaproponować udział w wyzyskaniu b. niemieckich kolonij.

Ponieważ szczegóły misji tej zostały uwiecznione w stenograficznych sprawozdaniach obrad Sejmu, gdzie sprawę tę poruszono — odtworzymy dziś tak aktualną dyskusję.

Mianowicie na 233 posiedzeniu Sejmu z dn. 10 czerwca 1921 r. jeden z posłów z „Wyzwolenia" (pos. Smoła) w dyskusji nad wykonaniem reformy rolnej wysunął zarzut pod adresem stronnictw, że nie przyczyniają się do zrealizowania tej reformy. „Ale w tem wszystkiem — powiedział przedstawiciel „Wyzwolenia" — nietylko stronnictwa biorą udział- do tego czasu nie widziałem nigdzie sprostowania, więc mam prawo wierzyć, że dzieją się w Warszawie takie rzeczy, iż na konferencjach ministerjalnych u Prezydenta Ministrów omawia się taką oto sprawę: przyjeżdżają przedstawiciele Ministerstwa Rolnictwa francuskiego i mają werbować chłopów na Madagaskar, albo do innych miejscowości afrykańskich, pełnych żółtej febry i różnych chorób; ci ludzie przychodzą

[1] „Wyjaśnienia dotyczące Traktatu Pokojowego z Niemcami i Umowy Wielkich Mocarstw z Polską — przez delegata pełnomocnego Polski na Kongresie Pokojowym — Władysława Grabskiego", Paryż, lipiec 1919.

i mówią z Prezydentem Ministrów, mówią z Ministrem Rolnictwa i z innymi ministrami w Polsce ludowej o tem, żeby tam chłopów wywozić jak bydło na wymarcie i wymordowanie przez żółtą febrę, żeby tylko mająteczki pozostały, żeby owych bolszewików, którzy mają głód na ziemię, ubyło".

„Nie mam za to dość słów potępienia w imieniu całego ludu, że takie rzeczy się dzieją. Jeżeli stronnictwa pewne bronią wielkich obszarników, jeżeli są grupy ludzi, co takie same wielkie obszary chcą mieć, to niech sami jadą do kraju żółtej febry."

Gdy Marszałek Sejmu zwrócił uwagę przemawiającemu posłowi, że żółta febra nic nie ma wspólnego z dyskutowanemi zagadnieniami, otrzymał odpowiedź, że poseł mówił o tem dlatego, „że jest to motywem do uzasadnienia stanowiska, mianowicie do zobrazowania sytuacji, jaka jest. Sytuacja ta streszcza się w tem, że jednych się chce wywozić na Madagaskar i do Afryki, inni chcą się na handlu ziemią dorobić, a inni swe fabryki utrzymać".

Przytaczamy powyższe słowa, aby dać pojęcie jakie były nastroje w ówczesnej Polsce dla poczynań kolonjalnych.

Na zarzuty te odpowiedział minister Rolnictwa i Dóbr Państwowych — Józef Raczyński: „W związku z przemówieniem p. Smoły, pragnę dać krótkie wyjaśnienie. Przed miesiącem przybył do Warszawy prof. Dybowski, jako reprezentant rządu francuskiego dla zbadania stosunków rolniczych w Polsce. Interesował się całem rolnictwem, przebył tutaj dwa tygodnie, zwiedził rozmaite okolice kraju, Mazowsze, Wielkopolskę, Małopolskę, zwiedził nietylko warsztaty rolne, ale i przemysłowe i wogóle jako człowiek, który wprawdzie urodził się i wychował w ziemi francuskiej, ale z ducha i wychowania pozostał Polakiem i pierwszy raz był w swej Ojczyźnie — interesował się także społecznemi zagadnieniami życia polskiego..." „Poruszył także następującą sprawę. Już podczas pertraktacyj do Traktatu Wersalskiego była myśl, i on usilnie ją u rządu francuskiego propagował, ażeby z pośród kolonij zabranych Niemcom, Francja część odstąpiła Polsce. Wtedy na tę sprawę, zdaniem jego, Polska nie zwróciła dokładnej uwagi i sprawę odłożono. Obecnie jest jeszcze moment, w którym można to zaniedbanie naprawić. Jego zdaniem Polska powinna dążyć do samowystarczalności, powinna się starać o to, żeby wszystkie swoje potrzeby, o ile możności, zaspokoić własną produkcją. Ale są zdaniem jego artykuły, które bezwarunkowo muszą być sprowadzane z zagranicy; to są towary kolonjalne. Otóż jego myślą było, że Polska powinna nabyć i mieć kolonje w tym celu, ażeby z własnej produkcji kolonjalnej swoje potrzeby kolonjalne zaspakajać".

„Rozmowę tę prowadziłem z nim osobiście, wkrótce po jego przybyciu do Warszawy, ponieważ jako sprawujący urząd ministra rolnictwa, byłem zmuszony do przyjęcia delegata rządu francuskiego, który przyjechał badać stosunki rolne w Polsce. Sprawę tę poruszył on zaraz na pierwszej konferencji. Zapytałem go, jak wyobraża sobie zrealizowanie tej myśli? Odpowiedział, iż wyobraża sobie, że Francja mogłaby odstąpić Polsce pewne terytorjum, które rzeczoznawcy, wysłani przez rząd Polski, uznaliby pod względem zdrowotności, gleby i innych ekonomicznych warunków za możliwe, odpowiednie i korzystne dla celu, że na tem terytorjum Francja gotowa była zezwolić na wyłączną kolonizację przez osadnictwo polskie, gotowaby była temu osadnictwu przyznać autonomiczne rządy, autonomiczną organizację pod własnymi urzędnikami i t. d. (Głos na lewicy: tam muchy rządzą). Było zastrzeżone, że rzeczoznawcy zbadają, czy ten kraj będzie odpowiedni ze względów klimatycznych, ekonomicznych i innych".

„Zwróciłem jego uwagę, że po pierwsze żyje jeszcze w narodzie naszym tragedja San Domingo, powtóre, że Polska jest w stadjum koncentracji elementu narodowego, a nie jego rozpraszania, zwróciłem także uwagę na inne trudności, które są z tem złączone i które przewiduję. Odparł, że on to wszystko uznaje i rozumie, ale że Polska będzie przecież miała jakąś ilość ludzi, jeśli nie zaraz, to może w przyszłości, którzy sami chętnie wyjadą. Wspomniałem mu także o tem, że prawdopodobnie znaleźliby się wśród tego właśnie żywiołu ochotnicy na wyjazd — on tej kwestji nie akceptował i co do tego nie wdawał się w dyskusję, ale zwracał uwagę, że jednak w Polsce pewien procent ludzi, jak mówił, wykolejonych znajdzie się zawsze, którzy będą chcieli szukać szczęścia na szerokim świecie".

„Dalej mówił, że będzie także wśród emigracji polskiej w Ameryce pewna ilość ludzi, którzy wprawdzie mogliby na odpowiednich warunkach powrócić do ojczyzny, ale którzy myślą o tem, żeby wogóle skoncentrować się jako emigracja polska i utworzyć gdzieś zwartą masę osadników polskich, że ta myśl, która była przewodnią w pewnym okresie przy kolonizacji Parany, powinna mieć gdzieś zarezerwowane miejsce do zrealizowania.

„Dlatego, nie czyniąc żadnych konkretnych propozycji, nie wywierając żadnego nacisku, nie przedstawiając żadnych warunków, zapytywał tylko, czy Polska byłaby gotowa o takie terytorjum u rządu francuskiego wystąpić. Dyskutowaliśmy dość długo i uznał zupełnie te wszystkie zastrzeżenia, które czyniłem i pod tym względem mogę stanowczo zapewnić i przedstawić świadków, na czem się skończyło. Był przy tem obecny wiceminister

Rolnictwa, szef departamentu i jeszcze dwóch urzędników ministerjalnych. Mogę więc w każdej chwili postawić na to świadków. Skończyło się na tem, że miał w tej sprawie wystąpić jeszcze do Ministerstwa Spraw Zagranicznych, jako kompetentnego w polityce zagranicznej i miał oczywiście przedstawić tę sprawę p. Prezydentowi Ministrów. Na tem sprawa się skończyła".

„Wróciłem jeszcze do niej w rozmowie z nim, kiedy miał już odjeżdżać i kiedy mi opowiadał wrażenia ze zwiedzenia większych i mniejszych gospodarstw, kiedy mi mówił, że znalazł w Polsce o wiele większy postęp, o wiele lepszy stan, niż sobie wyobrażał we Francji i że stan włościaństwa, o którym miał trochę mylne wyobrażenie pod względem poziomu kulturalnego i zdolności zrzeszania się, znalazł nadspodziewanie dobry. Ministerstwo Rolnictwa skierowało go do kooperatyw rolniczych włościańskich, żeby poznał lepiej to włościaństwo, o którem miał niedostateczne pojęcie. Otóż wtedy, przedstawiając mi swoje wrażenia, nawrócił do tej myśli i stanęło na tem, na czem stanęło podczas pierwszej konferencji, to znaczy, że nie wymaga od Polski, aby choćby jedną osobę tam posłała, tem mniej nie stawia warunków, pod jakiemi by Polska taką wysyłkę organizowała, a tylko obstaje przy tem, aby się zastanowić czy Polska chciałaby mieć wogóle jakieś terytorjum w dawniejszych kolonjach niemieckich zarezerwowane. W tym stanie ta sprawa została i mogę zapewnić Wysoki Sejm i postawić świadków, że informacje zanotowane w artykule „Robotnika" z dn. 1 czerwca b. r. są nieścisłe: a obawy, które wzniecają, nie są uzasadnione. Za ścisłość sprawozdania przyjmuję odpowiedzialność".

Takie są przykre losy możliwości z 1921 r.

Oświadczenie min. Sarraut na Konferencji Rozbrojeniowej w sprawie współpracy w Afryce. Na posiedzeniu komisji ogólnej Konferencji Rozbrojeniowej z dnia 6 marca 1933 r., zabrał głos min. Sarraut, wypowiadając się o możliwościach współpracy państw europejskich w Afryce.

Dyskutowano wówczas m. in. nad tem, czy należy zrobić rozróżnienie między wojskami stacjonującemi na terenie metropolji i na terenach kolonjalnych. Ponieważ wysunięta została propozycja, aby tą sprawą zajęły się mocarstwa zainteresowane, delegat Niemiec p. Nadolny pragnął uzyskać wyjaśnienie, jakie państwa uznać należy za zainteresowane. Ponieważ do zainteresowanych włączono również i Niemcy, powołując je do specjalnie w tym celu stworzonej komisji, delegat Francji, min. Sarraut, oświadczył przy tej okazji co następuje: „delegacja francuska czuje się szczęśliwa, że została ukonstytuowana zapropono-

wana komisja. Chętnie tam widzi Niemcy, ponieważ, biorąc pod uwagę wypadki nie tylko w chwili obecnej — co nie jest najlepszym sposobem szczęśliwych i owocnych przewidywań — Francja przewiduje w najbliższym czasie możliwość, aby pewne narody europejskie, które nie posiadają kolonij mogły współpracować w dziele narodów kolonizatorskich nad zrealizowaniem wielkiego dzieła zagospodarowania olbrzymich kontynentów, jak Afryka, które są dość rozległe aby połączyć pracę solidarną wszystkich ludów europejskich".

Ideę współpracy w zagospodarowaniu terenów kolonjalnych Polska chętnie podchwytuje. Przytem nie ulega wątpliwości że Polska na tych obszarach byłaby czynnikiem prawdziwie twórczym.

Rezolucja Senatu Rzeczypospolitej z 1933 r. Dążenie do dopełnienia naszego Państwa terenem kolonjalnym przenika coraz głębiej nasze społeczeństwo.

Potrzeba kolonij wychodzi już poza dyskusje prasowe, poza polemiki akademickie i przenika również do naszych Ciał Ustawodawczych, które są odbiciem potrzeb naszego narodu.

Na posiedzeniu mianowicie Senatu Rzeczypospolitej z dn. 28 lutego 1933 r. uchwalona została rozolucja pp. Thulliego i Makarewicza, treści następującej:

„Senat stwierdza konieczną potrzebę kolonij dla Polski i wzywa Rząd, by w chwili, gdy sprawa rozdania mandatów kolonjalnych stanie się aktualną na forum międzynarodowem, przedstawił żądanie Polski do odpowiedniego mandatu kolonjalnego".

Mieć należy nadzieję, że głos Senatu zostanie wzięty w tej sprawie pod uwagę.

Zagadnienie rewizji podziału mandatów

Pakt Ligi Narodów, który jest źródłem prawnem istnienia systemu mandatów kolonjalnych — nic nie mówi o możliwości rewizji ustalonego podziału. Należy więc szukać odpowiedzi na pytanie, czy możliwa jest zmiana mandatarjusza — w procedensach życiowych. Przejdźmy więc do faktów. Przedewszystkiem przypomnieć tu należy, że gdy dokonany został podział mandatów kolonjalnych, nie brały w podziale tym udziału ani Belgja, ani Włochy, ani Portugalja. To też protesty tych państw spowodowały przesunięcia w podziale łupu.

1. Jeśli chodzi o Belgję, doszedł w następstwie do skutku układ między W. Brytanją a Belgją, mocą którego W. Brytanja odstąpiła Belgji część swego mandatu, mianowicie część b. Deutsch-Ost-Afrika — okręg Ruanda-Urundi. Do cesji tej Rada Ligi Nar. nie upoważniała kon-

trahentów, lecz jedynie dn. 31. 8. 1923 r. przyjęła to odstąpienie do wiadomości. Równocześnie jednak Belgja przejęła te wszystkie ograniczenia i obowiązki wobec Ligi, które na podstawie Paktu mandatarjusza obciążają.

Belgja w ten sposób uzyskała mandat kolonjalny, z zarządu którego narówni z innemi państwami mandatowemi, składa Radzie L. N. rok rocznie sprawozdania.

2. Pretensje Portugalji zaspokojone zostały w sposób zupełnie odrębny. W. Brytanja cedowała część południowo-wschodnią tejże b. Deutsch-Ost.-Afrika, mianowicie Kiongo.

Portugalja nie poddała się jednak równocześnie postanowieniom systemu mandatowego, ani przez składanie sprawozdań rocznych Radzie, ani przez przyznanie członkom Ligi Narodów równych na tem terytorjum praw.

To też cesja obszaru Kionga, mimo, że stała się faktem dokonanym, jest niewątpliwie obejściem ustalonego dla tego terytorjum systemu mandatowego.

3. Toż samo się stało i z Włochami. W. Brytanja cedowała mianowicie Włochom w 1924 r. część północną b. Deutsch-Ost-Afrika — prowincję Jubaland (92 000 km^2), która została włączona do kolonji włoskiej Somalji. Jubaland wyłączony więc został, podobnie jak i Kiongo, z systemu mandatowego układem tylko dwóch zainteresowanych państw.

4. Poza temi faktami cesji terytorjów kolonjalnych, poruszyć należy również sprawę wykonywania mandatu przez Dominja brytyjskie. Układy mandatowe bowiem nie powierzyły mandatów tym Dominjom lecz jedynie Królowi Angielskiemu, który ze swej strony uprawnienia swe przelał na Dominja (n. p. na Unję Południowo-Afrykańską, Australję i t. d.).

Gdy więc się mówi o ewentualnej rewizji podziału mandatów, stoją przed nami dwie możliwości, uświęcone procedensem:

a) albo uzyskanie terenu mandatowego drogą cesji przez dotychczasowe państwo mandatowe, z tem, że mandat przejdzie na nowego mandatarjusza więc n. p. na Polskę (tak jak Ruanda-Urundi),

b) albo przez cesję terytorjum mandatowego bez ograniczeń wynikających z mandatu, a więc przez wyłamanie się z systemu mandatowego.

Odebranie bowiem mandatu przez Ligę, aby go przekazać innemu państwu uznać należy za wykluczone.

O ile pierwsza ewentualność stawia rewizję na gruncie prawnym, o tyle druga jest niewątpliwie obejściem prawa. Jeśli zaś odnieść się do układów mandatowych, w których powiedziane jest, że wszelkie

zmiany tych układów wymagają uprzedniej aprobaty Rady L. N., to powszechnie nieomal uznane jest, że chodzi tu o zmiany ograniczeń mandatarjusza na danem terytorjum, nie zaś o fakt, jakie państwo manddat będzie wykonywać.

Rzeczą więc naturalną byłoby zcedowanie przez dotychczasowego mandatarjusza jednej z kolonij, oczywiście po dojściu do porozumienia z dotychczasowem państwem mandatowem.

Propozycje francuskie z 1921 r. wskazują, że zadośćuczynineie naszym potrzebom kolonjalnym jest jednak możliwe do zrealizowania.

Dodać tu przytem należy, że dzisiejsi posiadacze kolonij mandatowych nie uważają ich bynajmniej za perły swych posiadłości zamorskich. Przeciwnie, niejednokrotnie do tych kolonij dokładają, tembardziej niechętnie, że rozporządzają terenami, których zagospodarowanie daleko lepiej się opłaca. Przez zcedowanie nam jednej z b. niemieckich kolonij z całą pewnością ich imperja kolonjalne nic na tem nie ucierpią.

* * *

Przedstawiliśmy więc w niniejszej pracy całokształt zagadnienia kolonij mandatowych, uwzględniając konieczność uzyskania przez Polskę części tych kolonij.

Gdy się bowiem dziś mówi o mocarstwowem stanowisku Polski, trzeba mieć na względzie, że takie stanowisko może mieć jedynie państwo, które zarówno politycznie jak i gospodarczo jest silne i niezależne.

Siła i niezależnośc zaś wymaga konsolidacji elementu narodowego a nie rozpraszania go bezładnie po świecie całym, oraz uzyskania niezbędnych dla samodzielnej gospodarki państwowej własnych źródeł surowców a nie opierania się jedynie na dostawach obcych.

Tylko posiadając tereny kolonjalne, zdoła Polska wypełnić luki jakie się zarysowują coraz wyraziściej w jej żywotnych potrzebach państwowych.

Dziś wszystkie państwa, gospodarczo rozwinięte, rozporządzają posiadłościami zamorskiemi, które im zapewniają samowystarczalność. I żadne z tych państw nie dopuszcza myśli, jak mogłyby się obejść bez tych posiadłości. Potrzeby kolonjalne Anglji, Francji, Belgji, Hiszpanji, Holandji, Portugalji, Włoch — zostały zaspokojone. Nie ma żadnych podstaw aby Polska miała być mierzona inną miarą.

Istnienie mandatów kolonjalnych daje możność sprawiedliwego podziału terenów kolonjalnych i obdzielenia niemi tych krajów których struktura wymaga wyjścia poza obręb własnych państw.

Jak żeśmy to zobrazowali, Niemcy dążą do odzyskania swych dawnych posiadłości zamorskich. Z chwilą podjęcia dyskusji nad tą sprawą — Polska będzie miała prawo i okazję do żądania równouprawnienia w dziedzinie kolonjalnej przez zcedowanie jej jednej z kolonij mandatowych

Kolonje dla Polski — to źródło dobrobytu całych pokoleń.

H. BUXELL-ŻBIKOWSKA

SYTUACJA ŻEGLUGOWA NA BAŁTYKU

Określenie pewnej wielkości jako małej czy dużej, albo też uznanie pewnego stanu za dobry czy też zły, może nastąpić jedynie przy istnieniu innych wielkości i stanów, które służyć muszą jako porównanie. Klasyfikacja bowiem oderwanej cyfry lub, rozpatrywanego w izolacji od innych, stanu — nie jest wogóle możliwą bez istnienia przynajmniej dwóch elementów porównawczych.

Dlatego też przy obrazowaniu stanu polskiej floty handlowej i określaniu jej stanowiska na Bałtyku, za tło i elementy porównawcze musi posłużyć sytuacja na odcinku żeglugowym naszych sąsiadów bałtyckich.

Szkicowy zarys żeglugi handlowej państw skandynawskich, Niemiec oraz państw wschodnio-bałtyckich, ma na celu uwypuklenie porównawcze sytuacji żeglugi Polski na Bałtyku i, w oświetleniu wiele mówiących cyfr, wskazanie, jak należy ustosunkować się do wyników już przez nas osiągniętych, oraz wyciągnięcie logicznych wniosków, ile jeszcze pozostaje nam do zrobienia w dziedzinie żeglugowej, by móc z równemi siłami stanąć w szeregu potęg bałtyckich.

Do każdej statystyki, do każdego posunięcia i uzyskanego na odcinku żeglugowym rezultatu, musimy podchodzić z tem nastawieniem, czy jest to krok naprzód, lub też cofnięcie się w porównaniu do innych państw Bałtyku.

Dopingowani osiągniętemi przez obcych wynikami, musimy iść w kierunku zogniskowania całej energji i pchnięcia wysiłków w kierunku sprostania na terenie zaostrzonego współzawodnictwa flotom innych państw bałtyckich.

Mimo bowiem, że szanse nasze w tym względzie wzrastają z roku na rok, mimo, że Rząd polski, trzymając w swych rękach ster spraw żeglugowych i inicjatywę na tem polu, konsekwentnie, w miarę ograniczonych możliwości budżetowych, idzie wytkniętą drogą zwiększania naszych możliwości na Bałtyku, jednak stan dotychczasowy dalekim jest jeszcze od nazwania go zadawalniającym.

Przypisać to należy nietylko faktowi rozpoczęcia przez nas pracy żeglugowej od samych podstaw, oraz stałym trudnościom natury finansowej, ale też i ogólnie ciężkiej sytuacji na Bałtyku, wypływającej jednocześnie z przyczyn specyficznych dla Bałtyku, jak też i z ogólnej dekonjunktury żeglugowej świata, zaznaczającej się na Bałtyku w bardzo poważnym stopniu.

Powstanie po wojnie szeregu państw, wyłonionych z olbrzymiego organizmu Rosji i Niemiec, oraz oparcie części ich granic o morze Bałtyckie, dało w wyniku zaostrzenie przedwojennej konkurencji i powiększenie siły wzajemnych starć w dziedzinie portowo-żeglugowej.

Przed wojną głównymi partnerami we współzawodnictwie na wodach bałtyckich była żegluga niemiecka, szwedzka i rosyjska.

Dziś Bałtyk jest terenem walk konkurencyjnych w dalszym ciągu żeglugi niemieckiej, rosyjskiej, szwedzkiej, duńskiej i norweskiej, a prócz tego floty handlowej Polski, Finlandji, Estonji, Łotwy i Litwy.

Silnie ujawniająca się w państwach nowopowstałych tendencja do nacjonalizacji własnej żeglugi i samowystarczalności w tej dziedzinie, stwarza przedwojennym konkurentom problem, ciężki do rozwiązania.

Ta, powstała w okresie powojennym, sytuacja żeglugowa na Bałtyku komplikuje się jeszcze bardziej przez fakt, że Bałtyk nie jest morzem otwartem, gdzie rolę najważniejszą odgrywa głównie i niemal wyłącznie wolna konkurencja.

Bałtyk bowiem nosi charakter zamkniętego morza, połączonego jedynie z wodami światowemi Sundem i kanałem Kilońskim.

W tym wewnętrznym basenie szereg niespotykanych gdzieindziej momentów odgrywa rolę bardzo poważną, niejednokrotnie nawet decydującą dla specyficznego rozwiązania wyłaniających się problemów.

Przedewszystkiem więc Bałtyk jest charakterystycznie nacechowany swoją sezonowością. Porty wschodnie i północno-bałtyckie są zmuszane rok rocznie, na skutek zamarzania, do zaniechania ruchu okrętowego na przeciąg całej zimy, t. j. od grudnia lub stycznia nieraz do kwietnia włącznie.

Państwa zatem, na terenie których leżą te porty, o ile nie chcą trzymać swych statków przez ten okres niezatrudnionemi, muszą flotę swą oddawać na obsługę obcych portów między sobą, co daje w efekcie sezonowe zaostrzenie konkurencji.

Pozatem specjalny charakter Bałtyku, jako morza wewnętrznego, wpływa na ukształtowanie się bałtyckiego ruchu towarowego. Ruch ten opiera się przedewszystkiem na wzajemnej wymianie państw bałtyckich między sobą.

Eksport państw wschodnio-południowego Bałtyku, o silnie rozwiniętej wytwórczości rolnej, nosi cechę eksportu rolniczego. Głównym natomiast produktem wywozu państw północno-bałtyckich jest drzewo. Jak widzimy zatem różnorodność towarów, eksportowanych przez państwa bałtyckie, jest mała. Nieproporcjonalnie natomiast większą jest zarówno skala różnorodności towarów importowanych, jak też i ilość krajów, dostarczających te towary.

Stwarza to nierównomierne zatrudnienie żeglugi na Bałtyku.

Eksportowany bowiem przez znaczną część państw bałtyckich towar masowy, jest typowym ładunkiem trampowym, podczas gdy przywóz odbywa się przeważnie na statkach linij regularnych, uruchomionych częściowo pod banderą państw bałtyckich o bardziej zróżniczkowanym wywozie, częściowo zaś pod banderą państw Europy Zachodniej i państw zaoceanicznych. Te ostatnie są w daleko wybitniejszym stopniu zainteresowane w eksporcie towarów do krajów bałtyckich, niż w imporcie z nad Bałtyku.

Produkty bowiem państw bałtyckich tylko w nieznacznym stosunkowo stopniu są wywożone za ocean. Odnosi się to w pierwszym rzędzie do Estonji, Polski, Łotwy i Litwy.

Ostatnie jednak lata dają, jeżeli chodzi o Polskę, wzrost obrotów zagranicznych z krajami zamorskimi, z któremi jednak w najżywszym kontakcie pozostaje Szwecja. Z ogólnego jej bowiem eksportu ok. 20% przypada na ruch transoceaniczny. Na drugiem miejscu pod tym względem stoi Finlandja, w której na eksport do krajów zamorskich przypada ok. 13% ogólnego wywozu.

Kwestja połączeń transoceanicznych jest dominującą w żeglugowych zagadnieniach bałtyckich. Utrzymanie tej komunikacji przez poszczególne państwa Bałtyku, przy ogólnie słabym ruchu eksportowym w tamtym kierunku, doprowadzić może żeglugę do katastrofalnego stanu.

Statek bowiem transatlantycki posiadać musi pewną minimalną, a na stosunki bałtyckie, bardzo znaczną pojemność. Stwarza więc to przedewszystkiem duże koszty samej budowy, uskutecznianej zagranicą, a pozatem, ponieważ ładunek zabrany z jednego portu zdolny jest zapełnić zaledwie część jego ogólnej ładowności, statek ten zmuszony jest, celem uzupełnienia ładunku, zawijać do kilku innych portów.

Przy tym sposobie wychodzenia z istniejącej sytuacji, opłaty portowe w każdym porcie składają się w całości na ogromną sumę, co podraża w nieproporcjonalnie dużym stopniu koszty przewozu.

O ile zaś, unikając kolejnego zawijania do paru portów, statek z portu wyjściowego kieruje się bezpośrednio do krajów zaoceanicznych, wówczas przewóz z racji niepełnego ładunku nie rentuje się, przynosząc w rezultacie poważne straty.

Celem wyjścia z tej trudnej sytuacji państwa zainteresowane w istnieniu połączeń zaoceanicznych, zmuszone są szukać środków zaradczych, wyrażających się w tym wypadku udzielaniem tym linjom subwencyj.

Subwencjonowanie jednak żeglugi z wyżej podanych powodów, czy też dla poprawy ogólnej sytuacji żeglugowej, do czego ostatnio uciekł się cały szereg państw morskich nie jest środkiem, który może być stale stosowany.

Rozwiązania zatem problemu połączeń zaoceanicznych należałoby szukać gdzieindziej, a mianowicie w ogólnem porozumieniu się zainteresowanych w tem państw, co do stworzenia bądź centra przeładunkowego z siecią linij dowozowych, bądź też co do specjalizacji i podziału pracy między kilkoma centrami w zakresie rodzaju towarów, względnie krajów przeznaczenia.

Kwestja ta bardzo aktualna, jest niezmiernie drażliwa, gdyż siłą rzeczy na podobne centra przeładunkowe nadają się jedynie porty duże, nowocześnie urządzone, o bardzo szerokich możliwościach przeładunkowych, a przedewszystkiem położone na zachodnich brzegach Bałtyku.

Stworzenie bowiem podobnego centrum w którymś z portów północno-wschodnich Bałtyku nie dawałoby w tym względzie należytego rozwiązania.

Narazie jednak realizacji tej koncepcji stoi na przeszkodzie przejaskrawiony nacjonalizm gospodarczy, specyficzna atmosfera polityczna i silna nadal tendencja do wprowadzenia za wszelką cenę w życie idei samowystarczalności we wszelkich możliwych dziedzinach ekonomicznych.

Należy się wszakże spodziewać, że prędzej czy później wymogi należytej kalkulacji poddadzą jakieś zbliżone do powyższego rozwiązanie, taksamo jak poddały je już w dziedzinie właściwego nastawienia się w okresie ogólnej sytuacji kryzysowej w żegludze, ustanawiając żeglugę regularną.

Uwidaczniająca się coraz wyraźniej w żegludze bałtyckiej powyższa tendencja jest aż nadto zrozumiana w dobie obecnych stosunków.

O ile bowiem w okresie pomyślnej konjunktury trampy, czyhające na przypadkowe i masowe ładunki, znajdują z łatwością zatrudnienie, przez co ruch w żegludze trampowej i wpływy w niej za frachty prze-

kraczają stan, osiągany w tym względzie w żegludze regularnej, o tyle kryzys stwarza pomyślniejsze warunki dla komunikacji stałej.

Konstatowanie powyższego zjawiska skłania armatorów do wytężenia uwagi w kierunku utrzymania dotychczasowego stanu rzeczy w dziale połączeń stałych i ewentualnego tworzenia nowych linij regularnych. Zjawisko to daje się zaobserwować zarówno w ogólnej żegludze światowej, jak i w silnym stopniu w żegludze na Bałtyku.

Ważnem jest jeszcze, dla pełnego scharakteryzowania ogólnych stosunków żeglugowych państw bałtyckich, podkreślenie faktu istnienia t. zw. Konferencji Bałtyckiej, z siedzibą w Kopenhadze, a reprezentującej interesy bałtyckich, zrzeszonych w niej, towarzystw okrętowych.

Zrzeszeni zatem w „The Baltik and International Maritime Conference" armatorzy mają możność wspólnego porozumiewania się i uzgadniania swoich poszczególnych posunięć z dziedziny ogólnej polityki żeglugowej na Bałtyku.

Szwecja

W roku 1934 — 97% handlu zagranicznego Szwecji odbywało się drogą morską. Minimalny udział handlu o charakterze lądowym w ogólnych zewnętrznych obrotach towarowych wyraźnie wskazuje, że bazą operacyjną handlu szwedzkiego jest morze.

Tempo rozwojowe ogólnego życia gospodarczego Szwecji, akcentujące się silniej od ostatnich dziesiątków lat zeszłego stulecia, pozwoliło jej stanąć w szeregach państw najbardziej handlowych i uprzemysłowionych. W ścisłej zależności od stanu tych dziedzin życia gospodarczego pozostawał, równolegle idący, wspaniały rozwój żeglugi szwedzkiej.

Potężny ten instrument wymiany zagranicznej pozwolił Szwecji w szybkim czasie opanować Bałtyk i wyjść następnie poprzez morze Północne na wody światowe, nadając handlowi szwedzkiemu wybitny charakter handlu światowego.

Z 400 miljonów koron w latach osiemdziesiątych, obroty zagraniczne Szwecji osiągnęły w r. 1929 — 3,5 miljardów koron. Po spadku, na skutek kryzysu, wymiany towarowej do 2 miljrd. kr. w roku 1933, rok 1934 przyniósł już znaczną poprawę, dając 27% wzrostu.

Ruch handlowy Szwecji zogniskowany jest w kilkuset centrach portowych, rozsianych gęsto na wybrzeżu. Wśród nich na plan pierwszy, jako najważniejszy port Szwecji, wysuwa się Stokholm, jakkolwiek pod względem ruchu statków przewyższają go porty w Göteborgu i Malmö, leżące na drodze z Bałtyku na Morze Północne, i siłą rzeczy dzięki temu — bardziej uczęszczane.

Trzy te porty skupiają w sobie siedziby linij okrętowych:

Göteborg	—	53 linij	w tem	9	bałtyckich
Stokholm	—	52 „	„	22	„
Malmö	—	19 „	„	9	„

Z tego zestawienia widać, że Szwecja obecnie posiada 40 linij bałtyckich z ogólnej liczby 124.

W mniejszym stopniu w obrotach handlowych Szwecji biorą udział: Homstadt, Helsingborg, Kalmar, Karlskrona, Norrköping, Gävle, Sundvall, Trälleborg i t. d.

W obrotach zagranicznych Szwecji narodowa flota szwedzka bierze decydujący udział. W ciągu dwóch ostatnich lat przedstawia się on w bezpośrednim ruchu z zagranicą następująco:

	Statki szwedzkie		Statki zagraniczne		Razem
	z ładunkiem	bez ładunku	z ładunkiem	bez ładunku	
Weszło statków					
1933	6 403	1 278	6 800	1 843	16 324
1934	7 188	1 335	7 096	2 545	18 164
Wyszło statków					
1933	6 139	1 859	6 737	1 971	16 706
1934	6 637	2 259	7 622	2 138	18 656

W roku 1933 udział zatem floty szwedzkiej w ruchu z zagranicą wyniósł — 48%, pozostając w tych samych granicach w roku 1934.

Udział statków poszczególnych, najważniejszych państw biorących udział w obrocie ze Szwecją wyniósł:

	Danja	Niemcy	Norwegja	Anglja	Finlandja	Inne
W r. 1933						
Weszło . .	3 303	2 056	1 176	635	400	1 073
Wyszło . .	3 284	2 052	1 222	642	415	1 093
Razem .	6 587	4 108	2 398	1 277	815	2 166

Ogółem w roku 1933 — 17 351 statków.

	Danja	Niemcy	Norwegja	Anglja	Finlandja	Inne
W r. 1934						
Weszło . .	3 360	2 684	1 178	691	450	1 278
Wyszło . .	3 320	2 723	1 270	696	481	1 270
Razem .	6 680	5 407	2 448	1 387	931	2 548

Ogółem w roku 1934 — 19 401 statków.

Z zestawienia powyższego wynika poważny wzrost w roku 1934 ruchu statków w obrocie z zagranicą.

Jeżeli natomiast chodzi o stan handlowej floty szwedzkiej, to w tej dziedzinie rok 1934 zaznaczył się spadkiem ogólnego tonażu.

W końcu roku 1933 stan handlowej marynarki szwedzkiej był następujący:

	Ilość	Ton rej. br.	Ton rej. netto
Parowce	1 102	1 089 479	747 316
Motorowce	353	536 920	379 722
Żaglowce z motor. pom. . .	849	68 913	51 245
Żaglowce i inne	67	12 711	10 828
Razem	2 371	1 708 023	1 189 111

W końcu zaś roku 1934:

Parowce	1 055	1 030 177	705 275
Motorowce	363	537 830	379 406
Żaglowce z motor. pom. . .	859	70 286	52 281
Żaglowce i inne	52	11 190	9 583
Razem	2 329	1 649 483	1 146 545

Spadek objął 42 statki o łącznej pojemności 58 540 ton rej. br. i 42 566 ton rej. netto.

Jest on wynikiem następujących zmian we flocie (ponad 20 ton):

Przybyło			
Motorowce	25 statków	16 930 br. r. t.	11 854 net. r. t.
Parowce	8 ,,	7 917 ,,	5 309 ,,
Żaglowce z mot.	28	3 062	2 314
Żaglowce	1 ,,	283 ,,	251 ,,
Ogółem przybyło .	62 statki	28 192 br. r. t.	19 728 net. r. t.
Ubyło			
Motorowce	15 statków	16 020 br. r. t.	12 170 net. r. t.
Parowce	55 ,,	67 219 ,,	47 350 ,,
Żaglowce z mot. pom.	18 ,,	1 689 ,,	1 218 ,,
Żaglowce	16 ,,	1 804 ,,	1 496 ,,
Ogółem ubyło . .	104 statki	86 732 br. r. t.	62 294 net. r. t.

Unieruchomiony tonaż floty szwedzkiej wynosił na 1. I. 1934 roku: 116 statków o pojemności 199 200 br. r. t.

W ciągu roku 1934 częściowo udało się uruchomić tonaż, wobec czego na dzień 1. I. 1935 roku poza żeglugą czynną pozostawało: 53 statk. o poj. 64 400 t. r. b. (ponad 20 t.).

Rok 1935 przyniósł jednak ponowne pogorszenie z racji czego tonaż unieruchomionej floty szwedzkiej wzrósł bardzo poważnie.

Celem wyjścia z tej ciężkiej sytuacji okrętowe towarzystwa szwedzkie przedsiębiorą rozliczne środki zaradcze. Między in. „Svenska-Amerika Linien" przestawia się na wiosenny i letni ruch wycieczkowy, co pozwoli jej uruchomić cały swój pokaźny tonaż.

Poza liczbą unieruchomionego tonażu, również rentowność żeglugi szwedzkiej — czyni ogólne jej położenie mało korzystnem.

Według danych ankiety o stanie żeglugi szwedzkiej, rozpisanej przez Królewskie Kolegjum dla Spraw Gospodarczych, a obejmującej 75% tonażu floty handlowej, wynika, że w roku 1933 wyniósł:

	w żegludze tramp.	w żegl. regul.	w żegl. pasaż.
Wpływ brutto . . .	53,7 mil. kr.	119,7 mil. kr.	47,2 mil. kr.
Zysk brutto	2,0 ,,	14,5 ,,	2,0 ,,
Zysk netto	0,6 ,,	4,0 ,,	—

Zysk jednak netto nie jest w tym wypadku miarodajny, bowiem większość armatorów nie czyniła wogóle żadnych potrąceń na amortyzację statków, względnie odliczenia te były niedostateczne.

Przy przeprowadzeniu zaś normalnej kwoty amortyzacyjnej, okazałoby się, że zysk netto żeglugi szwedzkiej jest o wiele mniejszy od wykazanego, a pewna część armatorów miałaby w efekcie tylko poważne straty.

Analiza sytuacji wskazała Kolegjum Królewskiemu, jako jedyne rozwiązanie sprawy, przystąpienie do subwencjonowania przez rząd szwedzki żeglugi morskiej, na wzór Anglji. W wyniku rozpoczętej już akcji subwencyjnej — szereg towarzystw okrętowych otrzymało finansową pomoc, m. in. „Svea" na linję do Rygi i Stokholmu i T-wo „Egon" na linję do Hamburga.

Ciężkie jednak położenie żeglugi szwedzkiej nietylko nie powstrzymało w rozwoju rozbudowy nowego tonażu, ale nawet ruch ten w porównaniu z r. 1933 wzmógł się. W ciągu roku 1934 stocznie otrzymały zamówienia na budowę 25 statków szwedzkich o pojemności 118 500 tonn r. br. W tymże okresie spuszczono na wodę 12 statków o pojemności 49 330 t. r. br., a wykończono i oddano do użytku 20 statków o pojemności 87 091 t. r. br.

Stopień zaangażowania się w budowie okrętów na własnych stoczniach jest bardzo silny, a efekty przez nie osiągnięte są bardzo znaczne, nawet w ogólnej skali światowej. Z największych stoczni szwedzkich wymienić można w pierwszym rzędzie: Göteverken, Erkicksberg, znajdujące się w Göteborgu, prócz tego Lindholmen w Motola. Te trzy stocznie są w stanie budować jednostki do 20—25 000 tonn. Göteverken buduje również dużą ilość tankowców.

Ostatnio — ważniejsze stocznie szwedzkie rozwijały bardzo intensywną pracę. W chwili obecnej jest już w budowie 16 statków o pojemności 74 200 tonn brutto, a oddano zamówienia na dalsze 14 jednostek o poj. 73 600 br. r. t.

Na ogólną tę sumę 30 statków o łącznej pojemności 147 800 br. r. t. — 16 jednostek o pojemności 39 900 przeznaczone są dla użytku floty szwedzkiej. 14 zaś statków pozostałych o pojemności 107 900 br. r. t. buduje się na rachunek armatorów obcych.

Ten wspaniały rozwój własnego przemysłu budowy okrętów daje Szwecji ogromną przewagę nad państwami morskiemi, które jak Polska, uzależnione są w tej dziedzinie całkowicie od stoczni obcych.

Bandera szwedzka zajmuje w ogólnym ruchu statków w porcie Gdyni I-e miejsce. Podczas, gdy w roku 1925 zawinęło do Gdyni zaled-

wie 12 statków o pojemności 8 466 t. r. n., rok 1926 przynosi w tym względzie nagły wzrost udziału statków szwedzkich. Dalsze lata przedstawiają się pod tym względem jeszcze korzystniej dla portu gdyńskiego

1929	—	956 statków	o poj.	708 711 t.	r. netto
1930	—	1 490 ,,	,,	1 028 124 ,,	,,
1933	—	2 475 ,,	,,	1 641 308 ,,	,,

w roku 1934 do portu gdyńskiego zawinęło 1 310 statków o poj. 894 648 t. r. netto.

Z pośród linij regularnych, które utrzymują komunikację między Gdynią a portami obcemi, pod banderą szwedzką znajduje się 8 linij czysto szwedzkich, 1 — szwedzko-norweska i 1 linja szwedzko-niemiecka.

Towarzystwami okrętowemi Szwecji utrzymującemi połączenia z portami polskiemi są: ,,Svenska-Orient Linien", ,,Svenska-America-Mexiko Linien", ,,Svenska Lloyd", ,,Johnson Line" oraz ,,Rederieaktiebolaget Transatlantic".

Norwegja

Norwegja jest państwem wybitnie morskiem. Charakter ten znamionuje fakt, że 98% ogólnych obrotów handlowych Norwegji z zagranicą odbywa się drogą morską.

Natomiast za państwo bałtyckie, w ścisłem tego słowa znaczeniu, Norwegji uważać nie można, a poświęcenie flocie norweskiej dużej dozy uwagi powodowane jest przedewszystkiem nastawieniem jej żeglugi na Bałtyku w przeważającej mierze na obsługę państw bałtyckich z zachodem.

Obsługiwanie przez flotę norweską obcych portów między sobą uwidacznia się nietylko na wodach Bałtyku, będąc również w ogólnej skali najbardziej dla niej charakterystyczną cechą.

70% floty norweskiej, przeznaczone na ten cel, stawia ją na I-em miejscu wśród flot innych państw, które w mniejszym lub większym stopniu obsługują ruch między portami obcemi.

Biorąc teraz pod uwagę całość tonażu, pływającego pod banderą norweską, zarówno w ruchu między Norwegją a zagranicą, oraz zagranicą a zagranicą, konstatujemy fakt, że w stosunku do przypadającego na głowę udziału, flota Norwegji zajmuje pierwsze na świecie miejsce.

Ten sam stosunek uwidacznia się również w dziedzinie handlu zagranicznego, noszącego cechę handlu wybitnie światowego. Pomimo jednak tego ścisłego uzależnienia się handlu Norwegji od ogólnego rynku międzynarodowego cyfry obrotów zagranicznych w latach 1929 do 1934 nie zmniejszyły się w tak poważnym stopniu, jak miało to miejsce w handlu światowym.

Przypisać to należy przedewszystkiem specyficznej strukturze zagranicznej wymiany towarowej Norwegji, w której ruch importowy jest niewspółmiernie duży w stosunku do eksportu.

Kraj ten bowiem, przejawiający ogromną sprężystość i aktywność życia gospodarczego, uzależniony jest całkowicie od zagranicy. Na utrzymanie zaś szerokich ram importu pozwalają Norwegji olbrzymie wpływy za frachty, płynące głównie w formie zapłaty za charter.

Podobnie jak w dziedzinie handlu zagranicznego, tak samo i na odcinku żeglugowym daje się w Norwegji zauważyć, przy zestawieniu z cyframi światowemi, zjawisko utrzymywania się w lepszej sytuacji. O ile bowiem zatrudnienie tonażu światowego na przestrzeni ostatnich lat stale spada, o tyle w Norwegji sprawa ta nie przedstawia się tak katastrofalnie. Wynika to w głównej mierze stąd, że obsługa ruchu między portami zagranicznemi, w której zaangażowane jest 70% floty norweskiej, opiera się głównie na charterowaniu statków norweskich.

Ponieważ zaś umowy o wynajęcie statków zawierane są zwykle na przeciąg paru lub więcej lat, dawało to Norwegji do bieżącego roku, w którym wygasa duża liczba zawartych kontraktów, możność utrzymania w stosunkowo korzystnem położeniu stanu swojej żeglugi, na której potęgę wskazuje fakt, że zajmuje ona obecnie 4 miejsce po flocie angielskiej, amerykańskiej i japońskiej.

W wieku XIX stosunek ten był dla Norwegji korzystniejszy, gdyż była ona w skali światowej trzeciem morskiem państwem zrzędu, przesuwając się jednak przed samą wojną na czwarte miejsce.

Wojna na stanie floty norweskiej zaznaczyła się katastrofalnie, niszcząc około 50% ogólnego tonażu jej floty handlowej. Zniszczenie 39,1% tonażu Francji i 37,6% tonażu angielskiego, czyni Norwegję najbardziej poszkodowanem przez wojnę państwem morskiem.

Z chwilą ostatecznego wyklarowania się sytuacji polityczno-gospodarczej i ustabilizowania się stosunków międzynarodowych, Norwegja rozpoczęła intensywną rozbudowę swojej floty, osiągając w r. 1932 — 4,2 mil. t. brutto ogólnego tonażu.

Rok 1932 był rokiem maksymalnego rozwoju floty, w następujących bowiem latach, ogólny tonaż spadł do 3,9 mil. t. r. br., utrzymując mimo to Norwegję na 4-tem miejscu.

Powojenna odbudowa floty szła w kierunku jej modernizacji i rentowności. Typem statku, przeważającym w budowie, były motorowce, tańsze w ekspoloatacji i przez to bardziej konkurencyjne. W wyniku tego nastawienia Norwegja posiada obecnie najbardziej nowoczesną flotę świata, składającą się bowiem w 45% z nowych motorowców.

Żaglowce, których ogólny tonaż przed wojną wynosił 650 000 t. br., a większość których uległo wycofaniu, odgrywają dziś we flocie norweskiej o wiele mniejszą rolę, oddając bezwzględnie pierwszeństwo motorowcom.

Na intensywność powojennego rozwoju floty norweskiej wskazuje fakt, że w ciągu ostatnich lat wybudowano 25,3% obecnego ogólnego tonażu norweskiego. Na uwagę zasługuje tu nastawienie budowy na statki o typach specjalnych, jak np. tankowce, służące do przewozu towarów płynnych. Pod względem stanu floty tankowej, Norwegja zajmuje trzecie miejsce po Anglji i Stanach Zjednoczonych. Mniej więcej połowa wszystkich tankowców świata, które nie należą do wielkich towarzystw naftowych, pływa pod banderą norweską.

Pomimo jednak dużych dochodów z frachtów i w zestawieniu z innemi państwami o rozrośniętej flocie, mniejszej w stosunku do ogólnego tonażu liczbie statków unieruchomionych, ogólne położenie floty norweskiej jest ciężkie.

Ostatnio Związek Armatorów Norweskich zwrócił się do parlamentu z petycją o zmniejszenie rozmiarów nakładanych na żeglugę podatków. Bezpośrednią przyczyną tego kroku jest bardzo ciężka walka konkurencyjna z Anglją i Szwecją, które w ostatnim czasie przeszły do energicznego subwencjonowania żeglugi narodowej. Pozatem armatorzy norwescy z bojaźnią śledzą wyłaniającą się i stale na sile przybierającą tendencję w kierunku nacjonalizacji flot państw morskich, dotychczas, z racji małego własnego tonażu, uzależnionych od zagranicy i w znacznej mierze właśnie od Norwegji.

Sama rozbudowa, jako taka, nie jest tą zasadniczą przyczyną obaw Norwegji, która w walce konkurencyjnej ma możliwości bicia najpoważniejszych przeciwników. Źródłem niepokoju jest natomiast polityka państw zagranicznych do wiązania transportowanego towaru z banderą. Norwegja jest zupełnie świadoma, że taka polityka, stosowana konsekwentnie przez zagranicę, może doprowadzić flotę Norwegji do ruiny.

Na 1. III. 1935 roku unieruchomiony tonaż wyniósł 162 statki, o pojemności 591 733 br. r. t., wobec 135 statków o pojemności 498 734 br. r. t. na 1 lutego 1935. Wogóle rok bieżący, z powodu wygaśnięcia wielkiej ilości umów charterowych, jest i zapowiada się w dalszym ciągu źle.

Natomiast rok ubiegły był od 1926 roku rokiem dla żeglugi norweskiej najlepszym. Rok 1932 natomiast, w którym na 1. X. unieruchomiony tonaż wynosił maksymalną cyfrę 1 336 000 ton r. br., nosi charakter roku najcięższego.

Niewiadomo jeszcze, czy rok bieżący nie okaże się bardziej ciężkim. W każdym razie są po temu wyraźne symptomy.

W roku 1934 stocznie norweskie otrzymały zamówienia na 10 statków o pojemności 23 200 t. r. br. W tymże roku spuszczono na wodę statków 11 o pojemności 18 755 t. r. br., oddano zaś do użytku 9 jednostek o pojemności 12 536 t. r. br.

Na dzień 1. I. 35 roku stocznie norweskie miały zamówienie na budowę 10-ciu statków o pojemności 16 447 t. r. br. Zamówienia zaś Norwegji zagranicą obejmowały 27 jednostek o pojemności 197 553 t. r. br. Razem zatem jest obecnie w budowie 37 jednostek o łącznej pojemności 214 000 t. r. br., które mają być oddane do użytku floty norweskiej jeszcze w roku bieżącym.

Widocznem jest, że Norwegja większość statków buduje zagranicą, przedewszystkiem w Danji (np. Burmeister & Wain w Kopenhadze zbudował do 1. IV. 1934 — 184 statki o poj. od 3 000 do 20 500 t. r. netto, następnie w Anglji i Szwecji (tankowce!), dlatego praca własnych stoczni nie może zupełnie być wskaźnikiem dla ogólnej rozbudowy floty norweskiej.

Norwegja, poza bardzo ożywionym ruchem trampowym, utrzymuje na Bałtyku gęstą sieć połączeń regularnych.

Z portami polskiego obszaru celnego łączą Norwegję cztery linje czysto norweskie oraz jedna norwesko-szwedzka. Statki, kursujące na tych linjach, zawijają do wschodnich portów norweskich aż do Kristianssund, obejmując: Oslo, Moss, Drammen i t. d., oraz obsługują porty wschodniej Norwegji, wśród których do najważniejszych należy port w Stawanger, Bergen i Trodheim.

Stosunki żeglugowe między Polską i Norwegją reguluje traktat nawigacyjny z 22. XII. 1926 roku, na podstawie którego oba państwa zobowiązały się do uprzywilejowanego traktowania własnej żeglugi.

Udział bandery norweskiej w ogólnym ruchu statków w porcie Gdyńskim przedstawia się w poszczególnych latach następująco:

		statków	o poj. t. r. n.		
1925	—	6	5	tys.	
1929	—	308	192	,,	,,
1931	—	454	364,4	,,	,,
1932	—	493	436,9	,,	,,
1933	—	700	535,4	,,	,,

Danja

Punkt ciężkości obrotów zagranicznych Danji spoczywa, podobnie jak i w dwóch północnych krajach skandynawskich, na morzu. Bałtyk nie jest jednak w tym wypadku głównym terenem działania floty duńskiej, która sferą swoich wpływów obejmuje głównie wody pozabałtyckie.

Jest to związane z kierunkiem i strukturą wymiany zagranicznej Danji, która w przywozie brakujących jej surowców i w wywozie artykułów produkcji rolnej wiąże Danję w głównej mierze z Europą zachodnią i krajami pozaeuropejskiemi.

Zestawienie wpływu za frachty w obrocie między Danją a zagranicą ilustruje wyraźnie ten stan rzeczy (w milj. kr.).

1933 rok	Do Danji		Z Danji	
	linje regul.	trampy	linje regul.	trampy
Kraje bałtyckie	1,0	5,1	0,5	0,1
,, pozabałtyckie . . .	20,7	8,2	17,8	0,7

Analiza powyższych cyfr prowadzi również do skonstatowania faktu przeważającego zainteresowania duńskiej żeglugi na Bałtyku w ruchu importowym z krajów bałtyckich, podczas słabego stosunkowo zaangażowania się tonażu duńskiego w ruchu eksportowym do tychże krajów.

Typem statku duńskiego, wiozącego towar z Bałtyku jest tramp. Wyżej podane cyfry wykazują w roku 1933 pięciokrotną przewagę żeglugi trampowej nad udziałem linij regularnych w imporcie do Danji. Fakt ten daje się wytłumaczyć importem do Danji masowych ładunków drzewa i węgla polskiego, będących typowemi ładunkami trampowemi.

Przy kolejnem przystąpieniu do badania udziału narodowej floty duńskiej w ogólnym obrocie towarowym z zagranicą — daje się zauważyć nietylko fakt przewagi w tym względzie floty obcej, ale i tendencję, uwidaczniającą się zwłaszcza w okresie ostatnich paru lat, zmniejszającego się udziału bandery duńskiej. Przy obecnym stanie rzeczy zaledwie trzecią część towarów importowanych przewozi Danja na własnych statkach. W eksporcie stosunek ten jest większy, osiągając 50%.

W przewozach natomiast między portami obcemi rola floty duńskiej potęguje się. Fakt, że w roku 1931 wpływy za frachty żeglugi duńskiej, pozostającej na usługach państw obcych, wyniosły 77,8 mil. kr., co daje 70% ogólnego wpływu za frachty, świadczy dobitnie, że podstawowem źródłem dochodu floty duńskiej nie są obroty własnego kraju

z zagranicą, a obroty między państwami obcemi. W następnych latach kryzysu dochody z frachtów zmniejszyły się.

Pomimo jednak ciężkiego stanu żeglugi duńskiej, która w równej mierze jak i żegluga światowa, boryka się z anemją frachtową, rok 1934 dał pewną nadwyżkę wpływów za frachty w porównaniu z rokiem 1933. Fakt ten jednak nie wpłynął na tyle na poprawę sytuacji żeglugowej, by towarzystwa okrętowe mogły wypłacić dywidendę, rok bowiem 1932 był bodajże ostatnim, w którym wypłatę tę uskuteczniono. Nie wpłynął on również na usunięcie konieczności unieruchomienia przez Danję części posiadanego tonażu, który na dzień 1. I. 1934 r. wynosił 737 statków powyżej 100 ton o łącznej pojemności 1 130 524 t. r. br.

Konserwacja wycofanych statków pochłania w Danji bardzo poważne sumy. By zapobiec temu katastrofalnemu stanowi rzeczy, Danja poszła w ślady Norwegji, usiłując zatrudniać unieruchomione statki przez stwarzania nowych linij regularnych między portami państw obcych. Nastawienie na tworzenie żeglugi regularnej jest w dobie kryzysu jedyną możliwą dla Danji koncepcją do przeprowadzenia. O ile bowiem trampy wykazują większą aktywność i są wykorzystywane przez żeglugę w większej mierze w czasie dobrej konjunktury, o tyle w okresie kryzysu eksploatowane są przeważnie statki, kursujące na linjach regularnych. Ilość bowiem przypadkowych ładunków masowych, na które czatują trampy — jest w czasie dekonjunktury w poważnej mierze zmniejszona. Pozatem większa stabilizacja warunków przewozu na linjach regularnych—skłania raczej do wyboru tych ostatnich.

W tych warunkach staje się zrozumiałe, że z chwilą mniejszego zapotrzebowania na trampy, przynoszące zasadniczo większe dochody, ogólna cyfra wpływów za frachty ulega poważnemu zmniejszeniu.

Wzajemny stosunek wpływów za frachty z obu tych rodzajów żeglugi przedstawia się w Danji w poszczególnych latach następująco:

	1926	1927	1928	1929	1930	1931
żegluga regul. . .	71,5	75,8	76,8	74,9	73,0	69,9
trampy	88,6	95,5	77,6	94,1	76,6	62,0

Jak widać z powyższego, charakterystczyną cechą dochodu żeglugi trampowej jest jego nierównomierne rozłożenie, a różnica w wysokościach osiągniętych sum jest bardzo znaczna.

Raptowny jednak spadek w r. 1930, spowodowany został nietylko wyżej podkreśloną właściwością żeglugi trampowej. Dalszy bowiem

spadek w roku następnym daje już możność skonstatowania ogólnej tendencji zniżkowej, dobrze zrozumiałej na tle rozpoczynającej się światowej dekonjunktury gospodarczej.

Pierwsza zaś na przestrzeni lat sześciu nadwyżka wpływu za frachty z żeglugi regularnej — podkreśla jeszcze wyraźniej ogólną w tym względzie sytuację.

Przystępując z kolei do analizy stanu floty duńskiej, należy podkreślić, że po Norwegji, Danja posiada najnowszy tabor pływający, 17,4% bowiem floty duńskiej zostało zbudowane w ciągu ostatnich pięciu lat.

Ogólna zaś flota światowa, zbudowana w tym okresie — wyraża się w stosunku do ogólnego tonażu cyfrą 10,4%.

40% floty duńskiej stanowią motorowce, budowane przeważnie we własnych stoczniach. Niezmierna ich rentowność i nowoczesność ściąga zagraniczne zamówienia dla stoczni duńskich.

W roku 1934 stocznie duńskie otrzymały ogółem zamówienia na 33 statki o pojemności 125 000 t. r. b. W tym okresie spuszczono na wodę 20 jednostek o łącznym tonażu 62 587 t. r. b. oraz oddano do użytku 23 jednostki o tonażu 62 091 t. r. b.

Największe stocznie duńskie znajdują się: w Helsingorze, gdzie zostały zbudowane nasze dwa statki „Lublin" i „Lwów", 9 w Nakskov, gdzie uskuteczniono przebudowę „Daru Pomorza" i budowę „Śląska" i „Cieszyna". Dalsze stocznie są w Odense i „Burmeister & Wain" w Kopenhadze.

Równie intensywną pracą jak stocznie duńskie, odznaczają się porty Danji. Wśród nich na plan pierwszy wybija się Kopenhaga, mimo że udział jej w handlu zamorskim Danji z 50% obniżył się do 30% w latach ostatnich, podczas gdy w tym okresie obroty portów prowincjonalnych zwiększyły się o 270%.

Ruch okrętowy Kopenhagi w ciągu 20 ubiegłych lat wzrósł zaledwie o 20%, powiększając się w portach prowincjonalnych w dwójnasób.

W czasie wojny światowej, zablokowanie portów niemieckich w Hamburgu i Bremie — podsunęło Danji koncepcję stworzenia z Kopenhagi głównego centra przeładunkowego dla całego Bałtyku. Realizacja tej idei dała w następstwie podniesienie znaczenia portu Kopenhaskiego i jego szybki rozwój. Powojenny jednak powrót portów niemieckich do dawnej roli umniejszył poważnie nabyte przez Kopenhagę znaczenie.

Udział towarów zagranicznych w ogólnych obrotach towarowych Danji przedstawia się następująco:

Rok	Wyładowano (w tonnach)		Załadowano (w tonnach)	
	Tow. krajow.	zagranicznych	Tow. krajow.	zagranicznych
1931	655 279	3 819 942	514 802	686 041
1932	555 421	3 469 911	429 288	681 766
1933	653 498	3 629 529	476 090	670 570
1934	723 000	3 861 000	509 000	686 000

Rok zatem 1934, mimo trwającej dekonjunktury, dał pewne zwiększenie obrotów portu Kopenhaskiego. To same zjawisko zauważyć się daje w ruchu okrętowym Kopenhagi.

Przybyło:

Rok	statków kraj.	statków zagran.	Razem	
			statki	t. r. n.
1931	11 996	10 501	22 497	6,6 mil.
1934	15 070	9 621	24 691	7,0 mil.

Kopenhaga, w której znajduje się siedziba Konferencji Bałtyckiej, posiada 37 linij okrętowych, z tego 8 linij czysto bałtyckich.

Z portami polskiego obszaru celnego łączy Danję 5 linij czysto duńskich oraz jedna duńsko-francuska.

Znaczenie dla Polski portów duńskich jako punktów tranzytowych dla towarów, przywożonych z krajów zamorskich, wykazuje na przestrzeni ostatnich lat stałą tendencję zniżkową. O ile jeszcze w roku 1928 przeładunek w duńskich portach towarów, przeznaczonych dla Polski, wynosił wartość 2 750 000 koron duńskich, o tyle już w roku 1929 suma ta spadła do połowy, dochodząc w czasie obecnym niemal do zera. Stoi to w ścisłej zależności rozwoju portów i floty handlowej Polski.

Udział bandery duńskiej w ruchu portu gdyńskiego wyniósł w poszczególnych latach cyfry następujące:

1923	—	2 statki	878	tonn r. netto
1929	—	373 ,,	377 655	,, ,, ,,
1933	—	1 186 ,,	746 067	,, ,, ,,

Niemcy

Niemcy jako państwo bałtyckie posiadają specyficzną cechę, która wynika z ich położenia geograficznego. Teoretycznie bowiem fakt posiadania bardzo długiego wybrzeża, opartego o Bałtyk, stawia Niemcy w rzędzie państw bałtyckich.

W rzeczywistości jednak — dostęp do Morza Północnego, posiada dla Rzeszy nieproporcjonalnie większe znaczenie, wiążąc ją przedewszystkiem z losami tych wód.

Wyraźne dążenie całych Niemiec ku Morzu Północnemu, nadaje Bałtykowi znaczenie drugorzędne. Wytworzona sytuacja staje się zupełnie zrozumiałą, gdyż, mając do wyboru wewnętrzny basen oraz morze otwarte, dające pełnię swobody ruchów i nieskrępowany, bezpośredni dostęp do krajów całego świata, Niemcy właśnie na wodach północnych oparli punkt ciężkości swojego programu morskiego.

W tych warunkach porty Hamburga i Bremy są temi arterjami, przez które tętni życie gospodarcze Rzeszy, i które są miarodajnym wskaźnikiem stopnia jego natężenia.

Znaczne jednocześnie rozmiary szeregu niemieckich portów na Bałtyku są dowodem żywotności gospodarczej Rzeszy, która nietylko daje możność rozkwitu portom Morza Północnego, ale pozwala na osiągnięcie również przez porty Bałtyckie poważnego znaczenia, którego nie mają nawet niektóre z centralnych portów innych państw bałtyckich. Na tle jednak specyficznego układu ekonomiczno-morskich stosunków Rzeszy znamiennym staje się fakt, że mimo jednoczesnego rozwoju niemieckich portów bałtyckich, wśród których rolę dominującą odgrywa Szczecin, za największy port Bałtycki uważany jest Hamburg.

Dr. Szulc-Kiesow nazywa go najdalej na wschód wysuniętym portem Morza Północnego i jednocześnie najdalej na zachód położonym portem Bałtyku. Sąd ten jest wyrazem zapatrywań kół miarodajnych niemieckich na zagadnienie Bałtyku.

Realną podstawą nadania podobnego określenia portowi hamburskiemu, jest odgrywanie przezeń najważniejszej roli pośrednika między państwami bałtyckiemi, a rynkiem ogólno-światowym. Do przejęcia tej roli nie jest zdolny żaden z niemieckich portów bałtyckich, niemających ani jednej bezpośredniej linji zaoceanicznej.

Skoncentrowanie w Hamburgu i Bremie całej komunikacji zaoceanicznej zmusza więc nawet niemieckie porty bałtyckie do zaspakajania swych potrzeb za pośrednictwem dwóch portów Morza Północnego. Utrzymywane przez nie linje dowozowe odgrywają główną rolę w dostawie importowanych towarów zamorskich. Jeżeli bowiem chodzi

o zamorski ruch eksportowy, kieruje się on przeważnie bezpośrednio drogą lądową na Hamburg i Bremę, co umożliwia wspaniale rozwinięta sieć komunikacji kolejowej i rzecznej. Kolosalne znaczenie Hamburga, jako stacji rozdzielczej w ruchu towarowym z państwami bałtyckiemi wyrasta od czasu połączenia Bałtyku z Morzem Północnym kanałem Kilońskim.

Ostatnio znaczenie kanału Kilońskiego zmniejsza się na rzecz Sundu. Przyczyną tego zjawiska jest, poza wysokim poziomem opłat kanałowych, fakt tworzenia przez państwa bałtyckie bezpośrednich linji zaoceanicznych, co usuwa potrzebę kierowania ruchu na kanał Kiloński w celu uskutecznienia przeładunku w porcie Hamburskim. Pozatem — w bezpośredniej komunikacji transoceanicznej skrócenie drogi przez kanał jest mało znaczące.

W rezultacie zatem zaczątki realizowania przez państwa bałtyckie idei uniezależnienia się od żeglugi obcej, w tym wypadku zaś od niemieckich zamorskich linij okrętowych, umniejsza znaczenie Hamburga, jako punktu przeładunkowego i składu tranzytowego w obrocie towarowym z Bałtykiem. Mimo to jednak pozycja Hamburga jest w dalszym ciągu bardzo mocna i pozostaje on nadal centrem bałtyckiego handlu zamorskiego, ogniskującem w sobie gęstą sieć linij dowozowych.

Morski obrót towarowy Hamburga z Bałtykiem, włącznie z obrotem z niemieckiemi portami bałtyckiemi, przedstawiał się na przestrzeni ubiegłych lat następująco:

1913	—	2 750 000	ton
1928	—	4 154 000	,,
1929	—	4 125 000	,,
1930	—	4 626 000	,,
1932	—	3 078 000	,,
1933	—	3 459 000	,,

W cyfrach tych w wyraźny sposób dominuje ruch towarowy z obcemi portami Bałtyku. Wyniósł on w roku 1930 — 4 000 000 ton, spadając w roku 1933, na skutek ogólnej dekonjunktury gospodarczej i osłabienia intensywności wymiany, do 2 800 000 ton.

Na ruch zatem Hamburga z niemieckiemi portami Bałtyku przypada zaledwie około 600 000 ton rocznie, stąd widać, że znaczenie Hamburga w ruchu towarowo-bałtyckim opiera się na obrotach z obcemi państwami bałtyckiemi.

Natomiast, jeżeli chodzi o ruch w portach niemieckich na Bałtyku, sytuacja pod tym względem przedstawia się odmiennie. Znaczna bowiem część obrotów tych portów przypada na obrót wewnętrzno-

niemiecki. Stan ten ilustruje wyraźnie analiza ruchu okrętowego w porcie szczecińskim w kwietniu bieżącego roku. Z ogólnej bowiem liczby 378 statków, które zawinęły w tym miesiącu do Szczecina — 206 pochodziło z portów niemieckich. Ostatnia cyfra nie jest jednak identyczną z udziałem bandery niemieckiej, wynoszącej w tym wypadku 284 statki.

Na drugiem miejscu stoją dopiero statki państw bałtyckich. W głównej mierze Danji i Szwecji.

Sytuacja, zachodząca w tym względzie w Szczecinie jest miarodajną i dla innych mniej ważnych portów Bałtyku, z których wyliczyć należy Lubekę, Kilonję i Królewiec.

Ilustracją tej sytuacji jest poniższe zestawienie ruchu towarowego we wszystkich portach niemieckich morza Bałtyckiego. Ogólny obrót jest obliczony w 1 000 ton.

	Weszło	Wyszło	W tem ruch zagraniczny	
			weszło	wyszło
1932	4 501	2 517	2 795	1 689
1933	5 795	2 991	3 459	1 961
1934	7 535	3 670	4 687	2 152

W tym czasie ruch towarowy w portach Morza Północnego przedstawiał się następująco:

	Weszło	Wyszło	W tem ruch zagraniczny	
			weszło	wyszło
1932	17 268	19 980	15 367	8 950
1933	17 830	12 771	15 643	9 180
1934	20 607	13 921	18 211	10 144

Jak widzimy zatem, Hamburg i Brema dystansują porty niemieckie na Bałtyku, spychając je do roli drugorzędnej.

Na stan ten stanowczo nie godzi się Szczecin, podejmując walkę konkurencyjną z Hamburgiem i pretendując do stania się równie ważnem centrem przeładunkowem i tranzytowem dla towarów państw bałtyckich.

Z konkurencji tej wychodzi zwycięsko Hamburg, odbija się jednak ona w poważnym stopniu na sytuacji portów polskiego obszaru celnego, Gdyni i Gdańska, z któremi Szczecin walczy zacięcie o zaplecze.

Walka ta jest siłą rzeczy ostra, gdyż Szczecin za wszelką cenę dąży do odzyskania swego przedwojennego stanowiska na Bałtyku, które przez dążenie nowopowstałych państw do usamodzielnienia się na odcinku żeglugowo-portowym, zostało po wojnie poważnie umniejszone.

Uleganie Szczecina w walce konkurencyjnej z Hamburgiem o ładunki państw bałtyckich i państw, należących do zaplecza, jest dowodem, że dłuższy przebieg kolejowy do Hamburga, jak również dłuższe rejsy morskich linij dowozowych, nie wpływają na ujawniającą się tendencję do kierowania towarów w większej mierze na Hamburg, niż na Szczecin. Towary, pochodzące z ośrodków przemysłowych w Niemczech, bliżej położonych do Szczecina, w większości kierują się jednakże do Hamburga.

Częściowo zatem tradycja i nawyk kupiecki, częściowo większe rozmiary portu i większa jego zdolność przeładunkowa, częściowo zaś gęsta sieć połączeń regularnych — zapewniają Hamburgowi, jako punktowi tranzytowemu i przeładunkowemu mocną pozycję na morzu.

Utrzymywanie przez Hamburg stałej komunikacji morsko-rzeczno-kolejowej ze 100 portami niemieckiemi, z przeszło 800 portami europejskiemi i z około 650 portami pozaeuropejskiemi, daje silną gwarancję utrzymania zdobytej pozycji. Z portami polskiego obszaru celnego łączy Hamburg — 4 linje regularne. Poza tem jedna linja stała utrzymuje komunikację między Gdynią-Gdańskiem a Bremą.

Hamburg jest portem macierzystym dla połowy niemieckiej floty handlowej, która na dzień 1. I. 1934 wynosiła 3 810 000 t. r. b.

Równolegle do spadku ruchu towarowego Rzeszy spadło w roku ubiegłym i zatrudnienie tonażu niemieckiej floty handlowej. Stan ten wyraźnie odbijał na tle pewnej poprawy zatrudnienia tonażu we wszystkich niemal innych państwach morskich. Nie udało się uzyskać w tym względzie poprawy, mimo niezmiernych wysiłków, idących w kierunku powiększania konkurencyjności i racjonalizacji kalkulacji.

Nie polepsza się również w roku ubiegłym rentowność towarzystw okrętowych Rzeszy, mimo że przy unieruchomionym tonażu można zasadniczo, uskuteczniając racjonalne wykorzystanie tonażu zatrudnionego, osiągnąć lepsze rezultaty, niż przy zatrudnieniu całego posiadanego taboru i dobrem zatrudnieniu na przewożonych ładunkach.

Unieruchomiony tonaż nie jest bowiem jeszcze dostatecznym wskaźnikiem, że żegluga jakiegoś państwa lub towarzystwa znajduje się w sytuacji kryzysowej. Trzeba bowiem skierować głównie uwagę na stopień wykorzystania pływającego taboru i porównać go ze zdolnością transportową całej floty handlowej tego towarzystwa lub danego państwa.

Biorąc za podstawę rok 1913, w którym zasadniczo też nie wykorzystano w 100% zdolności transportowej tonażu światowego, stopień wykorzystania go w latach ostatnich przedstawia się następująco:

1932 — 61,5%
1933 — 60,0%
1934 — 61,7%

Powyższe rozważania należało przeprowadzić, aby uniknąć nieporozumień w związku z podaniem cyfr, wskazujących zmniejszenie się liczby unieruchomionego tonażu floty handlowej Niemiec. Cyfry poniższe ilustrują stan floty zrzeszonej, wynoszącej około 90% całej floty niemieckiej.

Na dzień 1. I. 1933 poza zatrudnieniem znajdowało się 918 000 t. r. b., co stanowi 26,5% ogólnego tonażu. Niewątpliwie jest to liczba bardzo wysoka. Na dzień 1. I. 1934 cyfra powyższa spadła do 523 000 t. r. b., co dawało już tylko 15% całości tonażu niemieckiego, na dzień zaś 1. I. 1935 poza zatrudnieniem prawdopodobnie znajdowało się około 300 000 t. r. b., gdyż do 1. X. 1934 cyfra ta wynosiła 242 000, co stanowiło 7,1% floty handlowej. (Pomimo wyraźnego spadku cyfry unieruchomionego tonażu — stan floty handlowej w roku ubiegłym w Niemczech nie polepszył się). Przyjmując za podstawę obliczeń miesiąc styczeń, trzeba mieć na uwadze, że z racji sezonowych przyczyn, liczba statków unieruchomionych jest większa, niż w okresie normalnego ruchu żeglugowego. W wyniku analizy cyfr i rozważań nad sytuacjami, mogącemi zaistnieć w dziedzinie żeglugowej — dochodzimy wkońcu do wniosku, że źródło strat niemieckiej żeglugi nie leży ani w stanie jej zatrudnienia, ani też w intensywności jej pracy, a sferze od niej niezależnej, związanej z ogólną sytuacją żeglugową i zarysowującemi się w niej tendencjami.

Pomimo bowiem ciężkiego stanu żeglugi niemieckiej — wykazuje ona wzrost zatrudnienia posiadanego tonażu i dużą aktywność na odcinku akwizycyjnym. I tak — mimo tedencyj w obcych państwach do uniezależnienia się od floty obcej, mimo momentów politycznych i nacjonalistycznych, flota handlowa Niemiec jeszcze w znacznym stopniu obsługuje obce porty między sobą. W roku ubiegłym „Norddeutscher Lloyd" przewiózł przez Atlantyk 72,69% pasażerów obcej narodowości, naogół pasażerów przetransportowanych na własnych statkach.

To samo dotyczy i przewozów towarowych, jakkolwiek w mniejszym stopniu.

Skierowanie głównej uwagi Rzeszy Niemieckiej na Morze Północne i ustosunkowanie się do Bałtyku, jako do morza o drugorzędnem znacze-

niu, daje ten wynik, że tabor pływający na wodach bałtyckich składa się z najstarszych jednostek floty niemieckiej.

Nie idąca równolegle akcja odbudowy i unowocześniania floty niemieckiej na Bałtyku, zaostrza wyłaniający się problem starzenia się taboru pływającego Rzeszy.

Finlandja

Najdalej na wschód wysuniętą bazą operacyjną żeglugi międzynarodowej na Bałtyku są porty Finlandji, nie licząc Leningradu, położone na wybrzeżu zatoki fińskiej i botnickiej.

Ogółem w r. 1934 ruch okrętowy w portach fińskich wyniósł: 21 384 statki o pojemności 16,2 tys. n. r. t. wobec 19,802 statków o pojemności 14,8 tys. n. r. t. w roku 1933.

Na plan pierwszy pod względem ożywienia ruchu okrętowego wysuwa się port w Helsingforsie. Dalsze miejsca z pośród ważniejszych portów zajmują: Wiipuri, Uuras, Kotka, Turku (Abo) oraz Mariehamn.

Według obliczeń Fińskiego Związku Właścicieli Statków, do którego w roku 1934 należało 95% ogólnego tonażu Finlandji, ogólny obrót towarowo-morski Findlandji wyniósł w tymże roku 10 047 tys. ton, z czego na import przypadało 2 698 tys. ton a na eksport 7 349 tys. ton. Daje to znaczny, w porównaniu z 1933 rokiem wzrost obrotów, akcentujący się zwłaszcza po stronie wywozu co stoi w ścisłej zależności z ogólnym wzrostem nadwyżki eksportowej, która w r. ub. osiągnęła rekordową cyfrę 1 445 milj. marek fińskich.

Z ogólnego obrotu towarowo-morskiego w r. 1934 — 35% zostało uskutecznione na statkach fińskich (3 547 000 ton). W wywozie stosunek ten wyniósł 30% (2 201 tys. t.), osiągając w przywozie 50% (1 346 000 ton).

Należy tu nadmienić, że przeszło połowę wzrostu przywozu towarowego w roku 1934 przewieziono pod banderą fińską.

Mimo jednak poważnego udziału floty fińskiej w ogólnych obrotach towarowych z zagranicą — w roku 1934 daje się stwierdzić w porównaniu z rokiem 1933 pewne nieznaczne jego zmniejszenie, zarówno po stronie przywozu, jak i wywozu.

Udział ten w ostatnich latach przedstawiał się następująco:

1931 rok — 29,3%
1932 „ — 34,9%
1933 „ — 36,6%
1934 „ — 35,0%

Za banderą fińską, zajmującą w obrocie towarowym z zagranicą pierwsze miejsce, w przywozie idą bandery: niemiecka, szwedzka, angielska, duńska i łotewska.

W wywozie zaś: niemiecka, szwedzka, duńska, łotewska i angielska.

W roku 1934 najbardziej ożywiony ruch zagraniczny do portów i z portów fińskich istniał między:

	1934 rok		1935 rok	
	statków	n. r. t.	statków	n. r. t.
Szwecją	3 846	1,5 mil.	3 522	1,3 mil.
Anglją, Irlandją . . .	2 805	3,0 ,,	2 780	3,0 ,,
Niemcami	2 348	1,7 ,,	2 233	1,7 ,,
Danją	1 646	1,0 ,,	1 490	0,9 ,,
Estonją	1 627	0,4 ,,	1 934	0,4 ,,

Ogólny ruch do i z portów obcych wyniósł w roku 1934 — 16 609 statków — 12,1 mil. n. r. t., w roku zaś 1933 — 16 500 statków i 12,0 mil. n. r. t.

Ruch z Polską w tychże latach przedstawiał się następująco:

	1934 r.	1935 r.
z Gdynią	264 st. — 0,2 mil. t.	355 st. — 0,3 mil. t.
z Gdańskiem	249 ,, — 0,2 ,, ,,	331 ,, — 0,2 ,, ,,

W Gdyni, posiadającej dla Finlandji ważne znaczenie tranzytowe i przeładunkowe, udział bandery fińskiej wyniósł:

	1926 rok		1930 rok		1933 rok	
	statk.	tys. t. r. n.	statk.	tys. t. r. n.	statk.	tys. t.r . n.
statki na wejściu . .	3	7,8	31	27,6	165	156,3
statki na wyjściu .	3	7,8	30	26,2	166	154,0

Regularne połączenie portów polskich z Finlandją utrzymują, współpracujące ze sobą T-wa: „Żegluga Polska" S. A. statki (Cieszyn i Śląsk oraz „Fińska Angfartygs Aktiebolaget".

Znaczna aktywność i ruchliwość fińskiej floty, jak też pokaźny jej tonaż — stawiają Finlandję w rzędzie państw, odgrywających na Bałtyku poważną rolę w dziedzinie żeglugowej.

Stan floty fińskiej na dzień 31. XII. 1934 roku ilustruje podany wykaz:

	31. XII. 1934		31. XII. 1933	
	statki	b. r. t.	statki	b. r. t.
Parowe	548	435 306	531	393 593
Motorowe	157	28 646	157	28 698
Żaglowe	218	72 466	223	71 785
Ogółem	923	536 418	911	494 076

W ciągu roku 1934 do tonażu floty fińskiej przybyło: 37 statków o pojemności 53 740 br. r. t., ubyło z ogólnego ton. 25 statków o pojemności 11.398. Ogółem przybyło 12 statków o pojemności 42 342 br. r. t.

W roku 1934 w posiadaniu Fińskiego Związku Właścicieli statków znajdowało się 913 jednostek (95% ogólnej liczby) o pojemności 522 531 br. r. t. z czego:

parowych	543
motorowych	160
żaglowych	210

W ciągu roku ubiegłego zamówienia Finlandji zagranicą ograniczyły się do 1 statku o pojemności 1 650 br. r. t. Żadnego natomiast statku stocznie zagraniczne w tym okresie nie wybudowały, ani też nie oddały do użytku floty fińskiej.

Do zamówień zagranicą ucieka się Finlandja w wypadku zapotrzebowania na jednostki większe. Praca bowiem stoczni krajowych, ograniczających się do budowy jednostek o mniejszej pojemności, jest bardzo intensywna, a stosunkowo niskie ceny osiagają nawet zamówienia zagraniczne.

Specjalnością stoczni fińskich są żaglowce i żaglowce z motorami pomocniczemi, jachty i motorówki. Ten rodzaj statków zamawiały w Finlandji w latach ubiegłych głównie Łotwa i Estonja.

W składzie floty fińskiej żaglowce zajmują wyjątkowo poważne miejsce, stanowiąc około 24% ogólnej ilości statków. Zanikająca w ogólnej żegludze światowej flota żaglowa ma zatem w Finlandji jedną z najpoważniejszych swych reprezentantek. Piękne te statki, w czasie obecnego pośpiechu, w wielomiesięcznych rejsach przewożą towary aż do brzegów odległej Australji.

Dla charakterystyki żeglugi fińskiej, należy jeszcze dodać, że znaczna część tonażu Finlandji znajduje się na usługach portów obcych, w ich obrotach z zagranicą, ciągnąc z tego tytułu poważne zyski.

W pracy swojej flota fińska zarówno na terenie Bałtyku, jak i na innych wodach światowych (n. p. Ocean Atlantycki, droga do Ameryki Południowej) — napotyka na silną konkurencję m. in. potężnej floty sąsiedniej Szwecji.

Z. S. S. R.

Zaledwie minimalna część, już nietylko ogółu granic Rosji Sowieckiej, ale jej samych wybrzeży morskich, opiera się o Bałtyk. Mimo to jednak dla żeglugi sowieckiej morze Bałtyckie posiada olbrzymie znaczenie, wzrastające w silnym stopniu zwłaszcza w ostatnich paru latach.

Stałe wzmaganie się prac jedynego portu Rosji Sowieckiej na Bałtyku — Leningradu i rozszerzanie ram zasięgu jego wpływów, staje się widoczną oznaką wzmacniającej się aktywności Z. S. S. R. na morzu Bałtyckiem. Na pełny rozwój tej aktywności zdobywa się Z. S. S. R. pomimo, że Leningrad, jak większość portów północnego Bałtyku, prawie rok rocznie na szereg miesięcy zamarza. I jak np. w roku bieżącym mimo niezbyt ostrej zimy, jeszcze w kwietniu nie podjęto przeładunków towarowych.

Fakt niekorzystnych warunków zmusza zarząd portu leningradzkiego do utrzymywania dużej ilości lodołamaczy o wielkich rozmiarach.

Równolegle z rozrostem własnego portu i rozbudową floty sowieckiej na Bałtyku — idzie stale i systematycznie ograniczanie przez Z. S. S. R. tranzytu towarów, kierujących się doniedawna w bardzo poważnym stopniu przez obce porty bałtyckie. Tą uwidaczniającą się coraz wyraźniej polityką sowiecką dotknięte zostały porty, koleje i żegluga Litwy, Łotwy i Estonji. Państwa te bowiem usiłowały zapomocą ciągłego obniżania stawek kolejowych, opłat portowych, zapomocą udzielania premij i stosowania innych podobnych środków, utrzymać przez swoje terytorjum tranzyt sowiecki.

Wszystkie te jednak środki wykazują ostatnio coraz większe bankructwo wobec zdecydowanego nastawienia Z. S. S. R. na port leningradzki, który, zwłaszcza w eksporcie towarów sowieckich, bierze coraz większy udział.

Zwiększenie jednak wybitnie eksportu przez Leningrad nie zaznacza się w ostatnich latach silniej na wzroście ogólnych obrotów tego portu. Powodem tego jest polityka gospodarcza Z. S. S. R. nastawiona

na aktywizację bilansu handlowego, do czego zdąża się przez znaczne obniżenie przywozu. Zamorskie obroty towarowe Leningradu ilustruje poniższe zestawienie:

W tys. ton	Przywóz	Wywóz	Razem
1931	1 122	2 942	4 064
1932	899	2 898	3 797
1933	433	3 763	4 196
1934	339	3 920	4 259

Rok 1932, szczególnie niekorzystny dla eksportu sowieckiego przy jednocześnie raptownem zmniejszeniu się wwozu towarów zagranicznych, zaznaczył się ujemnie na ogólnej cyfrze obrotu, załamując czasowo tendencję wzrostu wymiany towarowej Leningradu.

Usiłowania Z. S. S. R. równoczesnego zwiększenia udziału własnej floty w ogólnych obrotach towarowych portu, dały i na tem polu pożądane wyniki.

Podczas bowiem, gdy udział bandery sowieckiej wyniósł w roku 1931 zaledwie 20% ogólnego ruchu okrętowego, Leningradu, o tyle w latach następnych udział ten wzrósł do 28% osiągając w roku 1933 cyfrę 36%. W roku ubiegłym, za który brak danych, stosunek udziału własnej bandery podobno wzrósł jeszcze bardziej, na niekorzyść udziału bandery angielskiej i niemieckiej. Aktywność floty sowieckiej rozwija się jednocześnie w kierunku obsługi państw obcych, stwarzając coraz poważniejszą konkurencję flotom cudzoziemskim.

Na uwagę zasługuje fakt, że flota sowiecka, posiadająca liczne trampy dla własnych przewozów drzewa, nafty, węgla, zboża i t. d. zaczyna od kilku lat brać również udział w zagranicznym ruchu trampowym, w okresie sezonowo najmniejszego zatrudnienia własnej floty i zamarzania portu leningradzkiego.

W styczniu, lutym b. r. sześć statków sowieckich zabrało ładunki węgla angielskiego. Podobne fakty, będą prawdopodobnie w przyszłości coraz częściej zachodzącem zjawiskiem.

Jeżeli teraz chodzi o regularne linje sowieckie — są one utrzymywane nietylko na wodach Bałtyku — dochodzą do Londynu i Nowego Yorku. Komunikacja z temi dwoma portami jest utrzymywana, mimo zamarzania Leningradu, cały rok. Zawdzięcza się to pracy — olbrzymich sowieckich lodołamaczy, typu „Krasin'a".

Ster ogólnej polityki Z. S. S. R. na Bałtyku dzierży w swych rękach zarząd Bałtyckiej floty handlowej t. zw. „Bumf“, z siedzibą w Leningradzie. Jest on wyłoniony z Centralnego Zarządu floty handlowej Z. S. S. R. t. zw. „Zamorflot'u“, ustanowionego rozporządzeniem z dnia 15 marca 1934 roku.

Bałtycki zarząd „Zamorflot'u“ w roku ubiegłym posiadał do swej dyspozycji 68 statków o pojemności ponad 100 ton brutto każdy. Ponieważ jednak ilość ta, mimo stałego powiększania tonażu, nie wystarcza w okresie ożywionego ruchu sezonowego w żegludze sowieckiej i normalnemu działaniu portu leningradzkiego na pokrycie własnych potrzeb i obsługę państw obcych, Z. S. S. R. zmuszony jest jeszcze narazie charterować dość pokaźną ilość statków zagranicą. W roku 1933 suma, płacona za charter wynosiła 1,28 milj. funtów ang. W roku 1934 suma ta podobno miała wzrosnąć podwójnie, gdyż już w okresie od 1. I. 1934—1. X. 1934 osiągnęła 1,5 milj. Ł.

Usilne dążenia Sowietów idą jednak w kierunku osiągnięcia maximum samowystarczalności w tej dziedzinie, przez intensyfikację i planowość rozbudowy własnej floty handlowej.

Niżej podane zestawienie cyfr wskazuje na rozwój marynarki handlowej Z. S. S. R.:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Liczba statków . .	222	233	280	301	340	352
Pojemność w 1 000 n. r. t.	336	363	530	608	773	868

Jak we wszystkich dziedzinach życia gospodarczego, tak samo i na odcinku żeglugowym przeprowadzają Sowiety rozbudowę według zgóry ułożonego planu. Jak widzimy z powyższych cyfr — wyniki pierwszej piatiletki były pokaźne.

Dalszy plan jest zakrojony jeszcze na szerszą skalę.

W roku 1937 Z. S. S. R. zamierza osiągnąć górną granicę dążeń, przez rozbudowę tonażu swojej floty handlowej do 1,5 milj. n. r. t.

Uwidoczniony przyrost 532 000 n. r. t. w latach 1929—1934 powstał w przeważnej części z zakupów zagranicą. Stocznie bowiem sowieckie, których praca nie mogła przed wojną nastarczyć rocznemu zapotrzebowaniu na tonaż, stały się w okresie powojennym jeszcze mniej zdolne do wykonywania licznych zamówień.

Katastrofalny stan stoczni, które początkowo musiały zająć się naprawą, odbudową i modernizacją statków floty wojennej, był przyczyną, że przed pierwszym planem gospodarczym nie budowano w Z. S. S. R. prawie zupełnie nowych statków handlowych. W okresie zaś pierwszej piatiletki, stocznie sowieckie, budujące bardzo drogo, zdolne były do dostarczenia jedynie jednostek mniejszych, których łączny tonaż wynosił 192 000 n. r. t.

Punkt ciężkości zatem rozwoju floty sowieckiej spoczywał na zakupach zagranicznych. Nosiły one przeważnie charakter zakupów z drugiej ręki, t. zn. Z. S. S. R. nie dawał stoczniom obcym zamówień na nowe statki, kupując tonaż już używany. Było to spowodowane przedewszystkiem niskiemi cenami na rynkach światowych na tego rodzaju tabor.

Statki, które w okresie od 1929—1934 roku zaginęły lub w inny sposób ubyły z ogólnego tonażu, były również zastępowane staremi, a w mniejszej tylko mierze nowemi jednostkami. Budowano natomiast nowe lodołamacze.

Ogólny tonaż — zakupiony w latach pierwszej piatiletki wyniósł około 550 000 t. r. n.

Przewiduje się, że Z. S. S. R. będzie nadal na rynku światowym odbiorcą tonażu z drugiej ręki. Biorąc pod uwagę drugą piatiletkę znawcy obliczają, że Rosja Sowiecka będzie zmuszona rocznie zakupywać około 80—90 000 t. r. n. zagranicą.

Do wysunięcia powyższych wniosków, popartych zresztą już faktami rzeczywistemi, służą następujące rozważania. Jak już było wyżej zaznaczone — w okresie drugiej piatiletki, do roku 1937, tonaż Z. S. S. R. ma osiągnąć 1 500 000 ton rej. netto. W ciągu zatem 4 lat (piatiletka w ciągu 4 lat) od końca 1933—1937 roku przyrost tonażu winien wynosić 625 000 t. r. n.

Przeciętna ogólna zdolność produkcyjna stoczni sowieckich wynosi około 80 000 t. r. n. rocznie, natomiast rzeczywista ich produkcja jest o wiele niższa.

Biorąc teraz pod uwagę obecną zdolność produkcyjną i ewentualne stuprocentowe jej wykorzystanie dochodzimy do wniosku, że w ciągu 4 lat stocznie sowieckie mogłyby wybudować około 320 000 — maximum 350 000 t. r. n.

Obliczając następnie straty tonażu, z awaryj i t. p. — Rosja Sowiecka będzie zmuszona, w celu osiągnięcia wyznaczonej zgóry cyfry do nabycia zagranicą jeszcze około 350—380 000 t. r. n. co daje rocznie cyfrę 80—90 000 t. r. n.

W wyniku konsekwentnych obliczeń akcja zakupów Z. S. S. R. zagranicą nosi poważny charakter. I tak w roku 1934 nabyły Sowiety 35 trampów o pojemności 140 000 t. r. b. W roku 1935 dokonała Rosja Sowiecka poważnych tranzakcyj w Holandji, zakupując 20 jednostek o pojemności 95 000 t. r. b. w tem jedna z tranzakcyj objęła 7 jednostek o pojemności 25 771 b. r. t.

Zakupione w Holandji statki przeznaczone są do obsługi żeglugi trampowej zainteresowanej w transportach drzewa z morza Białego i Bałtyku.

Ogólne zakupy dokonane zagranicą dowodzą, że plan w tym względzie, oznaczony ramami budżetowemi, w przybliżeniu został osiągnięty. Natomiast w pierwszych latach planu tego w odniesieniu do własnych stoczni nie zdołano zrealizować. W roku bowiem 1932 zbudowano w kraju i oddano do użytku zaledwie 13 statków o pojemności 56 700 t. r. n. W roku 1933 stan ten uległ poprawie, w ogólnym bowiem nowowybudowanym tonażu osiągnięto 72 850 t. r. n. W roku bieżącym dotychczasowe zamówienia, oddane stoczniom sowieckim obejmują 11 jednostek o pojemności 45 000 t. r. n.

Z tego widzimy, że własna budowa statków nie będzie prawdopodobnie zrealizowana w 100%, co zmusi Sowiety do rozszerzenia planowanych ram zakupów zagranicą.

Estonja

Należąca przed wojną światową do państwa rosyjskiego — Estonja znalazła się z chwilą utworzenia jej granic, opartych na przestrzeni 3.404 mil morskich o Bałtyk, w ciężkiej sytuacji w dziedzinie żeglugowej.

Parę bowiem okrętów, które po wojnie pozostały przy Estonji, nie mogły w żadnym wypadku rozwiązywać w poważniejszym stopniu zagadnienia narodowej floty morskiej.

Pracę nad powiększeniem tonażu rozpoczęto na dwóch odcinkach: — przez budowę statków na własnych stoczniach (Tallin, Narva) i wzmożoną akcję zakupu zagranicą.

Ponieważ budownictwo krajowe dostarczyć mogło jedynie jednostki mniejsze, przeważnie żaglowce, lub żaglowce z motorem pomocniczym, zakupy estońskie zagranicą musiały być zakrojone na większą skalę.

Charakterystycznem jest, że Estonja nie dawała zagranicy zamówień na nowe statki, a kupowała jednostki stare, budowane, jeżeli

chodzi o parowce przeważnie przy końcu zeszłego stulecia i motorowe, budowanie bądź w okresie wojny, bądź też w pierwszych latach powojennych.

Fakt ten daje się tłumaczyć momentem wykorzystania konjunktury i nabywania starych jednostek po niskich cenach, oraz presją rozwijającego się życia gospodarczego, które stwarzało naglące, w dziedzinie żeglugowej potrzeby. Za drugą przyczynę można uważać to, że Estonja potrzebowała statków w pierwszym rzędzie do przewozu towarów masowych (surowce).

W wyniku przyśpieszonej akcji nad powiększeniem własnego tonażu, flota estońska składa się ze statków, w przeważnej mierze starych. Wśród większych jednostek nie figuruje ani jedna, która byłaby wybudowaną w ostatnich latach.

W ciągu roku 1934 zamówienia zagraniczne Estonji ograniczyły się do jednego statku o pojemności 120 t. r. b.

Ogólny tonaż floty estońskiej wynosił na dzień 1. I. 1934 — 385 jednostek o łącznej pojemności 127 335 t. r. b., z czego przypadało na:

parowce	76	statków	o tonażu	brutto	95 983
motorowce	58	,,	,,	,,	8 962
żaglowce	201	,,	,,	,,	17 997
holowniki	50	,,	,,	,,	4 393
Razem . .	385	statków	o tonażu	brutto	127 335

Żegluga estońska posiada charakter żeglugi trampowej. Linje regularne są niemal całkowicie w rękach obcych armatorów.

Na 17 linij regularnych, łączących Tallin z portami Finlandji, Szwecji, Łotwy, Polski, Niemiec, Belgji, Holandji, Francji i Anglji, zaledwie jedna linja Tallin—Stokholm jest pod banderą estońską.

Z pozostałych 16-u przypada:

7	pod	banderą	niemiecką
4	,,	,,	fińską
2	,,	,,	angielską
1	,,	,,	szwedzką
1	,,	,,	duńsko-franc.
1	,,	,,	polską.

Na pierwszy plan wybija się bandera niemiecka, pozostawiając drugie miejsce armatorom fińskim.

Ostra konkurencja żeglugi obcej daje się flocie estońskiej odczuć tem bardziej, że — nie otrzymując subsydjów rządowych — jest ona zdana na własne siły.

Centrem ruchu towarowo-okrętowego Estonji jest Tallin, odgrywający w zagranicznym handlu morskim rolę najważniejszą. Mniejsze znaczenie posiadają porty: Pernu, Narwa, Paldiski i Loksa.

Obroty towarowe portu w Tallinie wyniosły:

	1933 r.	1934 r.
przywóz	189,2 tys. ton	205.2 tys. ton
wywóz	217,1 „ „	324,0 „ „
	406,3 tys. ton	529,2 tys. ton

87% ogólnego wzrostu obrotów — przypadło na wywóz. Stoi to w ścisłej zależności ze wzrostem dodatniego salda bilansu handlowego Estonji, wynoszącego w roku 1934 — 19 milj. koron.

W obrotach handlowych Estonji najważniejsze znaczenie posiada: Anglja, Niemcy, St. Zjednoczone, Finlandja, Łotwa i Z. S. S. R. Polska znajduje się na dalszych miejscach.

Ruch statków pod narodową banderą estońską przedstawia się w porcie gdyńskim w poszczególnych latach następująco:

1926 rok
8 statków — 4 tys. t. r. n.
na ruch ogólny 630 statków — 423 tys. t. r. n.

1930 r.	1933 r.
77 st. — 460 tys. t. r. n.	207—107 tys. t. r. n.
na 4 457 st. — 4 044 tys. t. r. n.	na 8 692—6 827 tys. t. r. n.

Litwa

Z pośród państw bałtyckich Litwa posiada najkrótszy odcinek wybrzeża morskiego.

41-no kilometrowa granica, oparta o Bałtyk, daje możność utrzymania małoznaczącego portu w Połądze, oraz centralnego portu w Kłajpedzie, którego dotychczasowy rozwój opierał się w bardzo poważnym stopniu na tranzycie towarów sowieckich. Konkurencja jednak w tym względzie Łotwy, a zasadniczo coraz silniej akcentujące się przekierunkowywanie morskich obrotów Z. S. S. R. na własny port w Leningradzie, stawia Kłajpedę w ciężkiej sytuacji.

W ogólnej zagranicznej wymianie towarowej Litwy — Kłajpeda zaangażowana jest w ok. 70% pod względem ilości, oraz w 64% pod względem wartości.

Różnica w procentowym udziale ilościowym i wartościowym powodowana jest wywozem przez port kłajpedzki towarów masowych i małowartościowych, z których drzewo jest towarem najważniejszym.

Ruch towarowo-okrętowy portu w Kłajpedzie w okresie lat ubiegłych przedstawia się następująco:

Rok	Weszło statków o poj. n. r. t.		Ogólny ruch tow. w ton.	Przywóz	Wywóz
1932	1 113	519 728	833 072	611 000	222 072
1933	1 669	600 846	954 740	696 740	258 000

Najbardziej ożywiona wymiana towarowa istnieje z Niemcami, których udział w przywozie wynosił w r. 1933—37%, oraz z Anglją, import z której objął w tymże roku 16,5% ogólnego wwozu.

Na tle, w ten sposób układających się stosunków handlowych, zrozumiałym staje się fakt, że na 14 linij regularnych portu w Kłajpedzie, z których 7 jest pozabałtyckich, 4 z nich łączy Litwę z Anglją.

Obroty natomiast z Polską są nieznaczne tak z racji natury czysto gospodarczej, jak też w bardzo poważnym stopniu z przyczyn politycznych, wywierających na kształtowanie się ogólnych gospodarczych stosunków z Polską wpływ bardzo poważny, a niejednokrotnie decydujący.

Udział bandery litewskiej w ogólnym ruchu statków w porcie gdyńskim w okresie lat ubiegłych ilustruje poniższe zestawienie:

Rok	Statków o poj. n. r. t.		Na ogólną liczbę statków	O poj. n. r. t.
1925	8	3 496	164	146 468
1927	—	—	1 074	847 948
1929	22	12 381	3 142	2 887 692
1931	51	26 353	6 292	5 314 668
1932	25	11 794	7214	5 670 202
1933	14	7 242	8 692	6 826 715

Na tle ogólnego wzrostu ruchu okrętowego portu Gdyńskiego — wyraźnie zarysowuje się tendencja zmniejszenia się, począwszy od r. 1931, udziału bandery litewskiej.

Jeżeli teraz chodzi o tonaż floty handlowej Litwy, jest on najmniejszym z pośród tonażu poszczególnych państw bałtyckich. Pozatem, podobnie, jak to ma miejsce w Estonji i na Łotwie, składa się on przeważnie z jednostek starych, nabytych w okresie sprzyjającej po temu konjuktury powojennej.

Ruch rozbudowy, modernizacji i ogólnego rozwoju floty handlowej jest na Litwie bardzo słaby, co powodowane jest w znacznej mierze bardzo ograniczonemi możliwościami budżetowemi. Lecz nawet i to małe zapotrzebowanie na nowe jednostki zmuszona jest Litwa, nie posiadając własnych stoczni, pokrywać zagranicą, przez dawanie zamówień względnie też przez kupowanie gotowego już tonażu.

W roku 1934 kontakt Litwy w tym względzie z zagranicą ograniczał się do dania jednego zamówienia na statek mniejszych rozmiarów.

Dowodzi to, że regeneracja tonażu litewskiego postępuje w bardzo powolnym stopniu, co stoi w ścisłym związku zarówno z małemi rozmiarami morskich obrotów handlowych Litwy, jak też z jej poważnemi trudnościami finansowemi i ogólnie ciężką, zresztą jak na całym świecie, sytuacją żeglugową.

Łotwa

Łotwa podobnie do Estonji posiada stosunkowo długie wybrzeże morskie. Trzecia część granic państwa łotewskiego opiera się o Bałtyk. Fakt ten umożliwia oparcie przez Łotwę punktu ciężkości swoich obrotów zagranicznych na morzu.

W roku 1933 na handel morski Łotwy przypadło 88% ogólnych obrotów zagranicznych, których ogólna wartość wyniosła 172,7 milj. łatów. W związku z tem stoi stan żeglugi łotewskiej.

Już w roku 1914 dość znaczna ilość mniejszych statków znajdowała się w rękach armatorów narodowości łotewskiej. W czasie wojny natomiast stan ich posiadania spadł niemal do zera, i dopiero od 1920 roku obserwujemy tworzenie zaczątków narodowej floty łotewskiej.

W roku 1920 flota Łotwy składała się z 45 jednostek o łącznej pojemności 11 146 t. r. b. i 8 915 t. r. n. Przyjmując za podstawę rok

1914 w którym posiadała Łotwa 333 jednostki o pojemności 126 718 t. r. b. i 87 959 t. r. n. flota w roku 1920 pod względem tonażu netto, wynosiła zaledwie 10%.

W następnych dziesięciu latach rozbudowa floty łotewskiej, ze względu na stałe kłopoty finansowe państwa i ogólne powolne tempo sanowania gospodarstwa narodowego, posuwała się bardzo powoli. Dopiero bowiem w połowie roku 1929 flota łotewska osiągnęła pod względem tonażu netto swój stan z roku 1914.

Natomiast już w roku 1930 daje się zauważyć znaczna poprawa w tym względzie. Tonaż bowiem netto posiadanych w tym roku 146 statków — wynosi 105 336 t. r. n. co w porównaniu z rokiem 1914 daje wzrost o około 20%.

Rok 1931 był rokiem największego dotychczasowego rozwoju floty łotewskiej, składa się ona w tym okresie z maksymalnej cyfry 153 statków o tonażu 123 286 ton rej. netto. W porównaniu z rokiem 1914 stanowi to wzrost o 40%. Od tego momentu na skutek zaostrzającego się kryzysu obserwujemy stały powolny spadek tonażu.

	1931 r.	1932 r.	1933 r.	1934 r.	1935 r.
T. R. B.	207 092	200 897	200 074	195 973	187 602
T. R. N.	123 286	119 358	119 410	116 843	111 372
Jednostek	153	147	142	133	124
W porów. z rokiem 1914 wzrost tonażu netto o:	40%	35,7%	35,8%	32,8%	26,8%

Większość floty łotewskiej składa się z parowców. Ze 124 jednostek przypadało na:

Parowce	96	statków o poj.	184 423	t. r. b.
Żaglowce	21	,, ,, ,,	1 861	,,
Żaglowce z mot. zap. .	6	,, ,, ,,	746	,,
Motorowce	1	,, ,, ,,	572	,,

Nadmienić trzeba, że statki parowe floty łotewskiej są przeważnie bardzo stare. 29 parowców o łącznym tonażu 61 340 b. r. t. zostało zbudowane 26—30 lat temu, wiek 26-ciu parowców — o tonażu 55 115 t. r. b. waha się w granicach 30—35 lat, — 24 zaś o tonażu 26 508 t. r. b. ma przeszło 40 lat, wiek 26-ciu parowców — o tonażu 55 115 16 — 20 lat. Niemal cała flota łotewska składa się z zakupionych statków z drugiej ręki. Na skutek kryzysu sprzedawano stare

jednostki po cenach bardzo niskich. Korzystając z tego armatorzy łotewscy nabywali zagranicą tanie jednostki, przeważnie dla przewozu towarów masowych.

Własne budownictwo okrętowe stoczni łotewskich ogranicza się do jednostek małych.

W ostatnich 15 latach stocznie te oddały do użytku 26 statków o łącznym tonażu, wynoszącym zaledwie 5 087 b. r. t. Punkt zatem ciężkości w akcji rozbudowy floty łotewskiej spoczywa na zagranicy. W roku 1935 flota łotewska powiększyła się o jeden statek nabyty w Anglji o pojemności 3 782 t. r. b. zbudowany w roku 1905.

Flota łotewska przeżywa obecnie narówni z ogólną żeglugą światową ciężki kryzys. Aby przyjść z pomocą żegludze narodowej — Państwowy Bank Hipoteczny udzielił łotewskim towarzystwom okrętowym moratorjum w spłacie rat i procentów o dalszy rok, trzeci już zrzędu. Prócz tego polecono wojennym stoczniom w Libawie liczyć reperacje statków handlowych według kosztów własnych. Jest to zachęta dla armatorów łotewskich do dokonywania reparacyj okrętowych w kraju.

W ostatnich trzech latach ruch okrętowy w portach łotewskich przedstawiał się następująco:

	Weszło		Wyszło	
	Ilość stat.	n. r. t.	Ilość stat.	n. r. t.
1932	2 625	1 234 815	2 623	1 226 588
1933	2 722	1 462 651	2 727	1 483 565
1934	2 805	1 463 273	2 795	1 445 715

Portem, posiadającym dla Łotwy największe znaczenie jest Ryga. Na drugim planie stoi Libawa i Windawa. W roku 1933 udział tych trzech portów w handlu morskim Łotwy wyniósł:

Ryga — 89,3%
Libawa — 6,3%
Windawa — 4,4%

W obrotach morskich Łotwy najważniejszą rolę odgrywają Niemcy i Anglja. W roku 1933 w ruchu okrętowym portu ryskiego ilość statków pod banderą tych państw przedstawiała się w stosunku do ruchu statków pod banderą łotewską — jak niżej:

Łotwa — 757 jednostek o pojemności 331 152 t. r. n.
Niemcy — 313 „ „ „ 183 217 „
Anglja — 125 „ „ „ 150 840 „

Polskich statków weszło i wyszło w tym czasie 52 jednostek — o pojemn. 49 908 t. r. n.

Banderę zaś statków łotewskich w porcie gdyńskim na przestrzeni ostatnich lat ilustruje poniższe zestawienie:

1925 rok	—	6 statków	4 796	t. r. n.
1929 „	—	272 „	206 035	„
1931 „	—	309 „	261 800	„
1933 „	—	186 „	190 297	„

Polska

Przywrócenie Polsce po wojnie światowej 148 kilometrów wybrzeża morskiego nadawało nam jedynie de nomine charakter kraju bałtyckiego. W rzeczywistości bowiem weszliśmy do grona państw morskich, nie mając żadnych realnych możliwości rozpoczęcia jakiejkolwiek bądź polityki morskiej na Bałtyku.

I podczas, kiedy pozostałe państwa bałtyckie skierowywały swoją uwagę na odbudowę i rozwój floty narodowej, oraz na ulepszenie i rozbudowę własnych portów, Polska zmuszona była rozpoczynać dopiero stwarzanie poszczególnych narzędzi przyszłej polityki morskiej.

Zagwarantowanie nam bowiem swobodnego korzystania z portu W. M. Gdańska nie mogło w żadnym wypadku rozwiązywać wyrastającego przed Polską problemu morskiego, chociażby i z tego względu, że na skutek przedwojennej polityki Niemiec, Gdańsk, nie idąc po normalnej drodze rozwoju, stał się drugorzędnym portem na Bałtyku, o słabym ruchu okrętowym i niedostatecznym stopniu rozwoju technicznego.

Stały wzrost handlu zagranicznego Polski i wyraźnie akcentująca się tendencja w przekierunkowaniu się jego na morze, stwarzały z jednej strony potrzebę dostosowywania Gdańska do nowej sytuacji, a z drugiej strony wymagały intensywnego rozwoju własnego portu Gdyni, który miał odciążyć port gdański oraz zapewnić nam całkowitą niezależność w prowadzeniu polityki na Bałtyku. Do ostatniego prawie czasu gros energji w pracy morskiej pochłaniał zatem problem portowy i to głównie jego strona techniczna.

Siłą rzeczy — w naszych warunkach, niedostatecznego nasilenia kredytu rządowego i przy małej inicjatywie prywatnej, rozwój żeglugi morskiej nie mógł iść równolegle do wspaniałej i imponującej rozbudowy portu.

Jednak wyniki, osiągnięte dotychczas na tym odcinku, są objektywnie rozpatrując, ogromne, mimo że zarówno w ogólnym tonażu światowym udział floty polskiej jest minimalny, sięgając zaledwie ułamka

procentu, jak też i w zestawieniu porównawczem z flotą państw bałtyckich, gdzie Polska znajduje się na przedostatniem miejscu, pozostawiając za sobą tylko jedną Litwę.

Stosunek do flot państw bałtyckich ilustrują poniższe cyfry, określające wysokość posiadanego tonażu w tys. t. r. b.

	1933 rok	1934 rok
Norwegja	4 080	3 900
Szwecja	1 708	1 649,5
Danja	1 168	—
Rosja netto r. t. . .	773	868
Finlandja	494	536
Łotwa	200	195,9
Estonja	—	127,3
Polska	65,618	64,953 (66,139—1935)
Litwa	brak danych dokładnych	

O ile zatem port w Gdyni wybija się, pod względem urządzeń technicznych i rozmiaru dokonywanych w nim przeładunków, na pierwsze miejsce na Bałtyku, o tyle na odcinku żeglugowym zestawienia cyfrowe jaskrawo wykazują niewspółmierność sił żeglugowych Polski i innych państw bałtyckich oraz rażącą dysproporcję w możliwościach pracy Polski na morzu.

Tu jednak nie należy zapominać, że ewentualnym równym możliwościom musiałyby odpowiadać równe możliwości stanu początkowego. Ponieważ zaś powojenny nasz stan wyjściowy równał się zeru, wyniki obecne należy rozpatrywać pod zupełnie innym kątem widzenia.

Dotychczasowy rozwój floty polskiej ilustruje poniższe zestawienie.

Statki ponad 100 t. r. b.:

na 1. I. — 1922	3 statki	5 371 t. r. b.	3 320 t. r. n.
1926	8 ,,	9 188 ,,	5 445 ,,
1932	33 ,,	67 834 ,,	38 842 ,,
1933	39 ,,	65 618 ,,	37 401 ,,
1934	56 ,,	64 953 ,,	36 799 ,,
wszystkich jednostek na 1. I. — 1935 r.	86 o pojemności	66 139 t. r. b.	37 355 t. r. n.

W ciągu roku 1934 został oddany do użytku s/s „Lech" o pojemności 1 568 t. r. b. i 790 t. r. n. zbudowany na zamówienie „Polbrytu" w stoczni Swan & Hunter w Newcastle. Na początku 1935 roku tonaż „Żeglugi Polskiej" powiększył się o 2 nowe statki „Hel" i „Puck", zbudowane w tej samej co i „Lech" stoczni angielskiej.

Pojemność każdego z nich wynosi 1 065 t. r. b. W stoczni włoskiej Monfalcone, znajdują się obecnie w budowie 2 transantlantyki po 14 400 ton pojemności z których jeden p. n. „Piłsudski", odbędzie swoją pierwszą podróż w sierpniu z Triestu do Gdyni.

Jeżeli teraz chodzi o nasze własne budownictwo okrętowe, to go właściwie nie posiadamy. Stocznia gdyńska wypuszcza bowiem jedynie jednostki o bardzo małej pojemności i dokonuje mniejszych reperacyj. Stocznia zaś W. M. Gdańska dotychczas poważniejszego udziału w naszem budownictwie okrętowem nie brała. Zamówienia zatem na budowę statków zmuszeni jesteśmy oddawać narazie stoczniom obcym.

Prawodawstwo jednak nasze, idzie po linji popierania własnego przemysłu okrętowego, a traktując Gdynię i Gdańsk równorzędnie, po przez wolny wwóz materjałów do budowy, naprawy, przebudowy i uposażenia statków, oraz inne ułatwienia wwozu, daje przemysłowi okrętowemu pełne możliwości rozwojowe.

Systematyczne i intensywne zwiększanie obecnego tonażu polskiej floty handlowej przez dawanie zamówień na nowe statki, czy też przez zakup gotowych jednostek, oraz umiejętne prowadzenie polityki akwizycyjnej — staje się w oświetleniu cyfr bezapelacyjną koniecznością.

Gdy weźmiemy bowiem pod uwagę udział portów polskich w handlu zagranicznym Polski, przedstawiający się, jak niżej — pod względem tonażu:

w roku	1932	— 66,5%
	1933	— 69,3%
	1934	— 72,2% (13,561,076 ton!)

z drugiej zaś strony stosunek % towarów przewiezionych przez polską flotę, do ogólnego obrotu przez Gdynię i Gdańsk, który wyniósł:

w roku	1932 — 13%	przywóz;	9%	wywóz;	ogółem	9,4%
„	1933 — 20%	„	7%	„	„	7,2%
„	1934 — 14%	„	6%	„	„	6,6%

— widzimy jasno, że dwa te zestawienia rażą dysproporcją.

W stosunku bowiem do możliwości pracy, jaki daje żegludze ożywiony ruch portów polskiego obszaru celnego, udział floty polskiej jest zbyt mały.

Przy tym stanie rzeczy dochody frachtowe żeglugi obcej są niewspółmiernie duże, umniejszając o miljardy złotych wysokość dochodowej pozycji naszego bilansu płatniczego.

Według przybliżonego szacunku — dochody te z tytułu przewiezienia 100 miljonów ton towarów polskich, przekraczają sumę 1,2 miljardów złotych, oscylując ostatnio koło cyfry 150 miljonów rocznie, podczas, gdy średni dochód naszej własnej floty wynosi rocznie zaledwie 12 miljonów złotych. Tymczasem w roku 1933 — Anglja, poza dochodem z frachtów z tytułu przewozów towarowych własnego kraju, osiągnęła sumę 65 milj. funtów za przewozy, uskutecznione na własnych statkach, zatrudnionych w obsłudze handlu morskiego zagranicy.

Zestawienia powyższe rażą dysproporcją. Zwiększenie udziału floty polskiej w ogólnych morskich obrotach Polski musi być przeto rozpatrywane głównie pod powyższym kątem widzenia.

Pozatem w grę wchodzą również sprawy propagandy własnego eksportu przez flotę narodową, współdziałania jej w zdobywaniu nowych rynków zbytu, oraz dostarczania pracy Polakom.

W roku 1934 ogólny ruch okrętowy portu Gdyńskiego osiągnął cyfrę 9 189 statków o pojemności 8 995 706 t. r. b.

Kolejność poszczególnych bander w tys. ton przedstawia się następująco:

1.	Szwecja	1 794,7	t. r. b.
2.	Niemcy	1 008,4	,,
3.	Polska	949,9	,,
4.	Danja	855,2	,,
5.	Anglja	694,5	,,
6.	Norwegja	671,2	,,
7.	Stany Zjed.	500,4	,,
8.	Włochy	443,9	,,
9.	Finlandja	434,5	,,
10.	Grecja	331,3	,,
11.	Holandja	162,7	,,
12.	Łotwa	99,9	,,
13.	Estonja	88,6	,,
14.	Gdańsk	52,8	,,
15.	Z. S. S. R.	31,2	,,
21.	Litwa	11,8	,,

Zestawienie powyższe pozwala na dokładne zdanie sobie sprawy ze stopnia udziału floty poszczególnych państw w 93,4% ogólnego morskiego obrotu towarowego Polski w r. 1934, uwzględniając pewne odchylenia z racji nieco różnego uszeregowania się bander w porcie Gdańskim.

Pozostałe 6,6%, przypadające na polską flotę handlową w ogólnym ruchu towarowym przez Gdynię i Gdańsk przedstawia się następująco w tys. ton.: przywóz 169,9, wywóz 715,4, przewozy między portami obcemi 77,4 — razem 962,7.

W ubiegłych latach analogicznie cyfry wynosiły:

1933	861,3	116,0	699,0	46,4
1932	1 094,8	90,5	915,0	89,3
1931	1 091,8	135,0	884,3	72,3
1930	878,9	153,0	636,8	89,0
1929	660,4	195,1	422,6	42,7
1928	526,6	132,7	368,0	26,0
1927	315,4	42,4	221,2	51,6

W zestawieniu zatem ze stanem w roku 1933 — rok ubiegły zaznaczył się wzrostem we wszystkich pozycjach, nie osiągając jednak cyfr z lat największego ożywienia obrotów morskich, t. zn. z r. 1931, 1932.

Przy rozbiciu ogólnego ruchu towarowego na statkach polskich na ruch trampowy i ruch żeglugi regularnej, obserwujemy, że w roku 1934 zaznaczyły się silniej przewozy na statkach linij regularnych, przekraczając wszystkie dotychczas osiągane w tym względzie cyfry:

	1929	1930	1931	1932	1933	1934
linje regularne . . .	47,1	91,6	126,1	178,6	245,1	298,2
trampy	613,2	787,2	965,7	916,3	616,2	664,2
w tys. ton.						

Przy tym stanie rzeczy stosunek podziału pracy między oba rodzaje żeglugi przedstawiał się następująco:

	żegluga regul.	trampy
1933	28,46%	71,5%
1934	30,92%	69,08%

Zilustrowane wyżej zjawisko wzrostu udziału żeglugi regularnej, w obrotach handlowych Polski, przy jednoczesnem jego obniżeniu się

w dziale żeglugi trampowej — jest typowem na tle ogólnej dekonjunktury gospodarczej i uwydatnia się również w żegludze innych państw morskich.

Tramp, szukający przypadkowych ładunków masowych i znajdując je łatwo w okresie ożywienia życia gospodarczego, musi w okresie kryzysu ustąpić miejsca statkom linij regularnych, bardziej w tym czasie rentujących się.

Silne i stałe zaangażowanie się w naszym eksporcie trampowym T-wa „Robur", wywożącego własny węgiel, nie dopuszcza do silniejszego akcentowania się spadku zatrudnienia żeglugi trampowej, uwypuklającego się wyraźniej w innych państwach bałtyckich.

Za T-wem „Robur" w przewozach trampowych na drugiem miejscu stał, uruchomiony tabor trampowy „Żeglugi Polskiej".

W przewozach żeglugi regularnej „Żegluga Polska" odgrywała rolę najważniejszą, pozostawiając na dalszych miejscach „Polbryt", T-wo „Gdynia—Ameryka Linje Żeglugowe S. A."

Te trzy polskie towarzystwa okrętowe, posiadające ogółem 7 linij regularnych, utrzymują stałą komunikację: „Żegluga Polska" — z portami Finlandji, Estonji i Hamburgiem, Antwerpją, Roterdamem oraz ostatnio z portami Szwecji Wschodniej, „Polbryt" — z portami angielskimi (Londyn i Hull) wreszcie „Gdynia—Ameryka linje Żeglugowe" — utrzymuje linję Palestyńską — na trasie Constanca-Haifa-Jaffa-Pireus, oraz Linje Amerykańską — łączącą porty polskiego obszaru celnego z New-Yorkiem i Halifaksem. Pozostała, przeważająca część linij regularnych Gdyni znajduje się w rękach armatorów obcych.

Stały rozwój sieci stałych połączeń naszego portu, zapewnia Gdyni na Bałtyku, także i w tej dziedzinie, korzystną sytuację. W miarę bowiem wzrastania liczby linij regularnych, rośnie równocześnie siła atrakcyjna portu gdyńskiego, jako ośrodka dyspozycji handlowej i punktu dośrodkowego dla wysokowartościowych towarów drobnicowych.

W związku z położeniem nacisku na rozwój własnych linij regularnych, wyłania się pierwszorzędnej wagi zagadnienie, nad którem obecnie dyskutuje się, a mianowicie, jaki charakter powinny posiadać te połączenia: linij dowozowych, czy też linij dalekobieżnych.

W związku z powstającym problemem, należy uświadomić sobie, że żaden z portów na Bałtyku nie jest w stanie bez oparcia się o towary, przytransportowane przez linje dowozowe, zapewnić okrętowi transoceanicznemu całości ładunku, a zatem dać mu możność rentownego przewozu.

Statek zatem musi albo zawijać do szeregu portów, by skompletować ładunek, albo też musi wychodzić już z portu, o dostatecznie rozwiniętej sieci połączeń dowozowych, które ściągną ładunek do portu centralnego.

Potęga Hamburga, będącego jaskrawym przykładem portu w którym ześrodkowuje się ruch zamorski, opiera się właśnie na olbrzymiej ilości linij dowozowych, wśród których linje dowozowe z portów polskich, odgrywają, w miarę ożywienia się naszego handlu zamorskiego, rolę niepoślednią.

Jeżeli teraz chodzi o sytuację w tym względzie portów polskiego obszaru celnego, to przy dzisiejszym układzie stosunków nie jesteśmy w stanie połączyć ich z wszystkiemi krajami zaoceanicznemi siecią własnych, bepośrednich linij towarowych.

W dalszych jednak naszych planach morskich, oraz w szeroko zakrojonym projekcie rozwoju własnej floty handlowej i stopniowego uniezależnienia się od floty obcej — z utrzymania własnej szeroko rozprzestrzenionej bezpośredniej komunikacji towarowej rezygnować nie możemy, mając zwłaszcza tak poważny atut, jakim jest posiadanie największego kompleksu portowego na Bałtyku.

Biorąc skolei pod uwagę, że nasz handel zamorski prawdopodobnie w najbliższej przyszłości nie osiągnie tak poważnych rozmiarów, by jedynie w oparciu o niego można byłoby utrzymywać rentowną komunikację transantlantycką, — dochodzimy do wniosku, że skuteczną drogą, prowadzącą do zrealizowania w przyszłości zamierzeń w tym względzie jest z jednej strony wytężenie uwagi w kierunku wzmożenia wyników akcji akwizycynjej towarów zamorskich na terenach zaplecza naszych portów, z drugiej zaś strony nadawanie naszym portom coraz wyraźniejszego charakteru centr, skupiających w sobie jaknajwiększą ilość linij dowozowych z portów północno-wschodniego Bałtyku.

Umiejętne wyjście z tej sytuacji zadecyduje o tem, czy będziemy mogli posiadać własne towarowe linje zaoceaniczne.

W naszych jednak stosunkach, przy wywozie towarów w głównej mierze masowych, położenie nacisku na rozwój komunikacji regularnej stanowiącej podwaliny pracy portowej oraz bardziej opłacającej się w dobie dekonjunktury gospodarczej nie może jednak odwracać naszej uwagi od problemu jednoczesnego rozwoju żeglugi trampowej.

Dopiero bowiem ścisła i harmonijna współpraca tych dwóch rodzajów żeglugi — stwarza możność pełnego rozwinięcia operacyj portu w zakresie wymiany z zagranicą.

JAN REYCHMAN

NIEZNANY POLSKI PROJEKT KOLONJALNY U SCHYŁKU XVIII W.

I.

Dawna Rzeczpospolita nie zetknęła się nigdy bezpośrednio z problemem kolonjalnym. Zupełny brak zainteresowania własnem morzem i absolutny od czasów Władysława IV zanik wszelkiej aktywnej na niem działalności odsuwał Polskę zupełnie od zagadnień zamorskich, kolonjalnych. Zato wchodzący w skład Polski Gdańsk rozwijał na morzach wytężoną działalność, jego okręty pojawiały się nawet na morzu Śródziemnem, a lenniczka Polski, Kurlandja, posiadała nawet w XVII wieku w Antyllach i na zachodniem wybrzeżu Afryki swe własne kolonje. Nie były one dziełem polskiego wysiłku, ale ponieważ Rzeczpospolita z racji swych nad Kurlandją praw zwierzchniczych nieraz brała udział w akcjach dyplomatycznych, gdzie mowa była i o kurlandzkich kolonjach, przeto i im należy się pewna karta w dziejach kolonjalnych Polski. [1])

Raz tylko, przelotnie, związało się imię Rzeczypospolitej z kwestją kolonjalną. Było to na początku XVIII wieku, gdy August II, jako król Polski, udzielił swego poparcia kompanji ostendzkiej, która szykowała się do wyprawy do Indyj. Popłynęły tam okręty pod polską banderą; August II miał się planami kolonjalnemi tej dziwnej ekspedycji specjalnie interesować. Na wodach Gangesu przyszło do bitwy ze statkami kompanji angielskiej, bitwy w wyniku nieszczęśliwej dla kompanji ostendzkiej, która odtąd znika z horyzontu, wraz ze swą polską protekcją. [2])

---

[1]) Dzieje kolonij kurlandzkich dotychczas badane były prawie wyłącznie przez niemieckich historyków; w literaturze polskiej wspominał o nich nieodżałowany historyk Inflant G. Manteuffel: dzieje ich nie były więc w Polsce tak znów zupełnie nieznane, jak by to wynikało z tonu, nadających sobie charakter „rewelacyj", dziennikarkich artykułów, które kilka lat temu na temat kolonij kurlandzkich prasę polską obiegły.

[2]) Por. Pawiński A. *Zniewaga flagi polskiej na wodach Gangesu w roku 1730, Notatka historyczna z archiwum w Hadze* (Tyg. il. 1881, nr. 314).

II.

Impet gospodarczy w czasach Stanisława Augusta nie ominął i spraw morskich. Po odcięciu Polski przez pierwszy rozbiór od Bałtyku i Gdańska, cały prawie wysiłek skierowano ku morzu Czarnemu. Dla opieki nad handlem morskim i żeglugą, powstała wzorem podobnych kompanij w Zachodniej Europie „Kompanja dla handlu Wschodniego", ze swemi własnemi kantorami w kraju i zagranicą (np. w Chersonie) z agentami (w Stambule). Powstały pierwsze próby stworzenia flotylli na morzu Czarnem, powstały konsulaty polskie.

Krótki ten okres rozwoju zainteresowań się morzem nie zdążył dosięgnąć zagadnień kolonjalnych. Nieliczne jednostki, żądne przygód na morzach dalekich szukały karjery kolonjalnej na obcej służbie. Pod panowanie Francji na Madagaskarze kładł podwaliny niby Węgier, niby Polak, niby Słowak, konfederata barski Maurycy Beniowski, późniejszy z wyboru ludności „król Madagaskaru", który później, po zerwaniu z Francją, napróżno szukać będzie opieki dla swych projektów kolonjalnych, aż, broniąc własnego dzieła kolonjalnego, padnie na Madagaskarze od kuli francuskiej. Francuzom, Anglikom, a nawet Portugalczykom oddawać będzie swe usługi i doświadczenia ów słynny obieżyświat, Dzierżanowski [1]). Na holenderskiej służbie, tak jak ongiś Arciszewski, znaleźli się i w II połowie XVIII wieku Polacy: jeden Dzwonkowski, służył we flocie i wielokrotnie dłuższe do Indyj Wschodnich odbywał podróże, inny, były konfederat barski Ostrowski był komendantem jednej z twierdz w kolonjach holenderskich na Archipelagu Malajskim [2]). Jeszcze inny Polak, zupełnie naszym badaczom przeszłości kolonjalnej Polski dotychczas nieznany, Wikliński [3]) służył w Indjach przez 12 lat Francuzom, potem Holendrom. A o wielu Polakach na obcej służbie pamięć zupełnie już zaginęła, wiele jeszcze niechybnie da się wyszukać w obcych źródłach do dziejów kolonij, w obcych archiwach.

III.

Być może, że gdyby rozwój Rzeczypospolitej nie został brutalnie przecięty przez wydarzenia, które doprowadziły do dalszych rozbiorów

---

[1]) O Dzierżanowskim, literatura u Zielińskiego, w małym słowniczku pionierów.

[2]) Urywek z pamiętników Dzwonkowskiego ogłosił T o m a n e k w Il. Kurj. Codz. z 11 lutego 1929. O Ostrowskim (nie wspomnianym u Z i e l i ń s k i e g o) wzmianka tamże.

[3]) Wikliński niewymieniony u Z i e l i ń s k i e g o; dotychczas historykom kolonjalnym Polski zupełnie nie był znany.

i zupełnego wykreślenia Rzeczypospolitej z rzędu państw, byłby on w dalszym ciągu doprowadził do zahaczenia o problem kolonjalny. Silny ruch umysłowy wzmógł zainteresowanie krajami egzotycznemi i zamorskiemi. Stanisław August interesował się kolonjami angielskiemi w Ameryce jeszcze przed ich wyswobodzeniem [1]) a w ich walce o wolność sporo Polaków brało udział. Nie dziw, że choć Rzeczpospolita z kwestjami kolonjalnemi bezpośrednio się nie zetknęła, to nie brakło jednostek, które przejawiały zainteresowanie do tych spraw. Jednemu z objawów tego zainteresowania, objawowi nieznanemu dotychczas a dość osobliwemu parę słów chciałbym tu poświęcić. Jest to projekt wojewody mazowieckiego Pawła Mostowskiego († 1781) utworzenia polsko-gdańskiej kompanji dla eksploatacji Gujany. Projekt ten zawarty jest w liście Mostowskiego do jakiegoś kupca gdańskiego z La Villette koło Paryża z 17 marca 1775 [2]). Mostowski podaje w nim na wstępie parę wiadomości ogólnych o Gujanie, że tam jest ,,ziemia bardzo dobra, cukier, kawa tak dobra jak mokka, bawełna wielkiej obfitości dwa razy do roku rodzi się". Skolei wojewoda mazowiecki pisze o nadaniu mu przez króla francuskiego (w liście nie jest wyjaśnione, czy nadanie to zostało już dokonane) części ziemi nad morzem w tej Gujanie, 30 mil ,,prawem lennem", z prawem wolnego handlu, trzymania dwóch okrętów i żeglugi pod francuskim pawilonem. Dalej przedstawia Mostowski korzyści płynące z eksploatacji Gujany: ,,Kraj dziwnie dobry i obfity i łatwość jest murzynami (którzy tam już są po części) obsadzać, a obsadziwszy, ci, którzy mają praktykę i znajomość, upewniają, że ten kraj, mnie nadany, trzydzieści mil (każda mila ma w sobie 2 400 sążni, des pas geometriques) uczyni przeszło trzy miljony liwrów". Poczem objaśnia dalej sposób przyszłej eksploatacji Gujany: ustanowiona będzie przez króla francuskiego kompanja, do której i on sam wchodzić będzie, trzeba tylko funduszów na rozpoczęcie prac. Chodzi więc o to, czyby obywatele gdańscy nie weszli do tej kompanji, a jeżeli tacy się znajdą, to niech prześlą warunki, celem spisania odpowiedniego układu, a o ile są jacyś, co się orjentują w kwestjach kolonjalnych, niech mu poradzą, gdzie ma wybrać miejsce pod przyszły port tej polsko-gdańskiej kolonji, gdyż wybór miejsca od niego zależy. Po Jezuitach otrzymać mają pomieszkanie na miejscu. Jako element roboczy poleca Mostowski murzynów, których tanio można nabyć, posiadając własne okręty, i kończy swój list charaktery-

---

[1]) Stanisław August do gen. Lee 20 marca 1768 r. (W. M. Kozłowski *Karol Lee w służbie Stanisława Agusta*, Przew. Nauk. Liter. 1911 743—744).

[2]) Zbiór Popielów, rkps. nr. 161 (Arch. Główne).

stycznym zwrotem: „A kiedy w Polsce niema i wiele w Gdańsku teraz do roboty, udajemy się do Ameryki, tam z handlem naszym będzie nam alboż tymczasem lepiej".

IV.

Projekt wojewody mazowieckiego wymaga tu kilka słów komentarza. Najpierw co do osoby projektodawcy. Paweł Mostowski [1]), wojewoda mazowiecki, czynny działacz Konfederacji Barskiej, po jej upadku długoletni emigrant polityczny we Francji, ojciec znanych później działaczy i patrjotów Tadeusza i Józefa, był to fantasta, trudny do współżycia z ludźmi a pełen zawsze nieraz dziwnej inicjatywy i pomysłowości. Skoro mowa tu jest o sprawach kolonjalnych niech nam wolno będzie przypomnieć, że w tym samym mniej więcej czasie złożył on Kongresowi Stanów Zjednoczonych Ameryki Północnej memorjał, w którym wzamian za jakieś środki lecznicze dla armji amerykańskiej, prosił o nadanie mu w Stanach Zjednoczonych pewnego terytorjum nad morzem, gdzieby mógł władać jako udzielny książe pod zwierzchnictwem Kongresu, i sprowadzać Polaków dla kolonizacji tego kraju, który chciał nazwać „Nową Polską". [2])

Jeżeli chodzi o Gujanę, to pamiętać należy, że w połowie XVIII wieku nietylko nie była ona w tak różowym stanie, w jakim ją przedstawia wojewoda mazowiecki, ale była jedną z najbardziej zaniedbanych francuskich kolonij. Próbował ją podnieść Choiseul, ale jego akcja z lat 1762—1765, przez niedbalstwo i niedołęstwo ludzi, którym on ją powierzył, zakończyła się tragicznie: ok. 9 000 osadników, sprowadzonych do Gujany, wymarło przez brak opieki i zarazę. [3]) Fiaskiem skończyła się też następna próba bar. Bessnera (1768), który jednak nie porzucił myśli eksploatacji Gujany. Być może, że czy on, czy ktoś inny ze spekulantów kolonjalnych był tą „osobą, co ma praktykę i znajomość" i skierował zainteresowania pana wojewody mazowieckiego ku Gujanie. Mostowski,

---

[1]) Por. o nim w pamiętnikach jego krewnego Matuszewicza (Warszawa 1876). Por. też życiorys (pióra Wł. Konopczyńskiego) w Wielkiej Encyklopedji Ilustrowanej „O jego roli w Konfed. Barskiej, P u ł a s k i, *Szkice i poszukiwania hist.*, s. IV (1909) 31, 62.

[2]) H a i m a n M. *Z przeszłości polskiej w Ameryce.* New York 1927, 23-33.

[3]) O fiasku prób kolonizacji Gujany w tym okresie, C o c h u t M. A. *D, la colonisation dela Guyane Francaise*, Rév. des Deux Mondes, XI (1845) 527-529e J a c o b L. *La Guyane* (Notre Domaine Colonial ser. IX (Paryż, 1927, 98, H e n r i q u e L. *Les colonies francaises*, t. II, Paryż 1889, 332-338, H a r d y, *Histoire de la colonisation francaise*, Paryż, 1928, 93, L04, S a i n t o y a n t, *La colonisation francaise sous l'ancien regime*, II, Paryż, 1929, 360-368.

skłonny zawsze do dalekich projektów, pomysł ten niechybnie podchwycił. Prawdopodobnie, po niepowodzeniach poprzednich prób kolonizacji, uzyskanie koncesji w Gujanie nie było rzeczą zbyt trudną. Ziemia w kolonjach była własnością króla, który, wzamian za szereg obowiązków, dawał ją we władanie kompanjom czy osobom prywatnym, przy zachowaniu praw zwierzchniczych korony francuskiej. Tak otrzymali swe koncesje Choiseul a potem Bessner. [1])

Nie wiemy, jakie były dalsze losy śmiałego pomysłu wojewody mazowieckiego. Domyślamy się, że pozostał on w sferze projektów. Zresztą, w razie realizacji zakończyłby się, wobec małego ówczesnego doświadczenia kolonjalnego Polaków równem fiaskiem, jak poprzednie próby francuskie i jeszcze nieco późniejsze wysiłki Malouetа (1776—1778) i ponownie Bessnera. O projekcie Pawła Mostowskiego żadna pamięć nawet nie została — i tylko zachowany list jest jedynem świadectwem tego samodzielnego przejawu polskiej inicjatywy kolonjalnej w drugiej połowie XVIII wieku.

---

[1]) Siantoyant J., l c., 448 sq.

FR. ŁYP

REPUBLIKA MURZYŃSKA LIBERJA

(Krótki zarys monograficzny)

Historja tworzenia się republiki

Zniesienie czarnego niewolnictwa wysunęło sprawę Murzynów amerykańskich na pierwszy plan zagadnień ludnościowych Stanów Zjedn.

Biali Amerykanie, obawiając się zabarwienia skóry swych przyszłych pokoleń, domieszką krwi murzyńskiej, zapragnęli pozbycia się swych dawnych, czarnych niewolników. Murzyni byli im już nietylko niepotrzebni, ale nawet niemile widziani, jako wolni obywatele amerykańscy i niepożądani w konkurencyjnej podaży rąk do pracy oraz w rozwijaniu aktywności na wolnej ziemi Waszyngtona.

Także i wielu Murzynów, umysłowo wyżej stojących od czarnej swej braci, było niezadowolonych z tego stanowiska Amerykanów. Przemyśliwali więc nad możliwością obrania dla siebie i swych rodaków nowego kraju, gdzie mogliby osiąść, oddzielić się przestrzenią od dawnych swych panów, zapewnić rasie czarnej warunki swobodnego rozwoju i stworzyć niezależne państwo murzyńskie. Sentyment skierował ich do Afryki, skąd ich przodkowie zostali ongiś wywiezieni jako niewolnicy na plantacje amerykańskie.

Gdy pierwsza partja Murzynów wyruszyła w początku XIX stulecia ze Stanów Zjedn. do Sierra Leone i tam pozostała, amerykańska opinja publiczna przyklasnęła pomysłowi wywiezienia z powrotem Murzynów do Afryki. Wkrótce więc, bo w 1816 r. powstało towarzystwo „Colonisation Society of the United States“ (T-wo Kolonizacyjne Stanów Zjedn.), oparte na pobudkach ideowych, mając w swym programie jedyny cel: ułatwienie Murzynom przeniesienia się do Afryki.

Ale dopiero w 1822 r. wyruszyła znaczniejsza partja czarnych pionierów własnej wolności i niezależności. W liczbie 88 osób — pod przewodnictwem 3-ch białych — osiedli oni na zachodniem wybrzeżu Afryki. Powoli ściągali inni pionierzy — powstała osada na Cape Mesurado,

oraz forteczka jako obronny punkt oparcia. Jednak ciemne i zacofane plemię miejscowe nie rozumiało wogóle przybyszów oraz ich idei — zbrojnie zaatakowało powstającą osadę — i rozpoczęły się z tuziemcami długoletnie walki przybyszów pod wodzą bohaterów narodowych: Lota Carey'a i Eliah'a Johnson'a. W jednej z ważnych bitew poparła przybyszów angielska fregata „Prince Regent", przynosząc im zwycięstwo, w innej znów o zwycięstwie zadecydowała kobieta — bohaterka narodowa — Matylda Newport, która rozpoczęła bitwę celnym strzałem armatnim w środek szeregów nieprzyjacielskich i strzałem tym zmieszała ich szyki.

Tak to czarni przybysze walczyli o swą niezależność na ziemi afrykańskiej. Po wielu dopiero latach udało się im opanować wybrzeże kraju, przy znacznem poparciu T-wa Kolonizacyjnego, które, prowadząc akcję osadniczą, założyło kilka nadmorskich kolonij z osadników przewiezionych z nad Missisipi, oraz dostarczyło zarządców, białych Amerykanów.

Gdy przybysze okrzepli nieco na sile, ogłosili w r. 1847 niepodległość zajętego kraju, nazywając go Liberją, a miastu portowemu i zarazem stolicy nadali nazwę Monrowja, aby upamiętnić nazwisko Monroe'go, prezydenta Stanów Zjedn., o którego względy ubiegali się, chcąc uzyskać jego pomoc materjalną dla swych celów budowania własnego państwa.

Amerykańscy Murzyni wnieśli chrześcijaństwo, przyjęte przez pewną ilość obywateli liberyjskich. Jednak większość tubylców pozostała w pogaństwie lub w wierze mahometańskiej, zaszczepionej przez Arabów w wiekach ubiegłych.

Twórcy republiki liberyjskiej wnieśli również język angielski, który stał się urzędowym obok miejscowych narzeczy, jako języków ludowych, poszczególnych plemion. Zapożyczyli oni także i wzór konstytucji amerykańskiej dla ustroju swego kraju. Na czele państwa postawili prezydenta z dużym zakresem władzy (podobnie jak w Stanach Zjedn.), ustanowili sejm i senat oraz najwyższy trybunał, jako ostatnią instancję sądownictwa.

Zabrakło im jednak rozmachu amerykańskiego. Przedewszystkiem nie było po temu warunków sprzyjających. Ludność miejscowa jest za mało rozwinięta i nie przygotowana do stanu pełnowartościowego obywatela wolnego państwa. Osadnictwo europejskie, którego pewien przypływ mógłby pobudzić rozwój ludności miejscowej, nie wykazuje zainteresowania się tym krajem.

Do rozbudowy kraju potrzebne są kapitały, a tych Liberja nie posiada. Wprawdzie płynęły datki Murzynów amerykańskich na rozwój

państwa murzyńskiego, ale były niedostateczne do wymaganych rozmiarów. Amerykanie, jakkolwiek wielce życzyli sobie powstania państwa murzyńskiego, w nadziei pozbycia się Murzynów z Ameryki, to jednak nie zdobyli się na poważny wysiłek wyposażenia nowego kraju w niezbędny kapitał. Finansowy ich wysiłek, to pożyczka 2 i pół milj. dol.[1]). Udzielił jej bank amerykański, będący pod wpływami kapitalisty amerykańskiego Firestone'a, który założywszy przedsiębiorstwo Firestone Rubber Co., uzyskał od rządu liberyjskiego koncesję na 1 miljon akrów (t. j. 450 000 ha — jako dzierżawę na 99 lat) pod plantację kauczukowych drzew, zatrudniając na niej wkrótce kilkunastu białych i kilka tysięcy czarnych pracowników.

Ale pożyczka ta prawie w całości została zużyta na wykupienie poprzedniej pożyczki, a reszta, nieco ponad 150 tys. dol. am., przypadła na różne zakupy (2 małe statki i t. p.) tak, że do kraju żadna gotówka nie wpłynęła.

To, co zostało dokonane dla umocnienia i rozbudowy państwa murzyńskiego jest skromne. W warunkach klimatycznych niezmiernie trudnych, wszystko zostało wykonane wyłącznie i jedynie wysiłkiem murzyńskim. Ta republika tubylcza jest dopiero u progu swego rozwoju. Walczy ona z wielu trudnościami i jeśli jej administracja spotyka się z zarzutami, to zarzuty te trzeba przyjmować bardzo krytycznie i wyrozumiale.

W ostatnich latach (1930—33) znalazła się Liberja w trudnem położeniu finansowem. Kraj nie został gospodarczo tak urządzony, aby mógł rozwijać się o własnych siłach, bez pomocy finansowej z zewnątrz. Ponadto okazało się, że kraj nie może zdobyć się nawet na opłacenie odsetek od pożyczki amerykańskiej. Światowy kryzys gospodarczy dopełnił reszty — Liberja była zmuszona oddać w zastaw dochody celne, które dotychczas stanowiły gwarancję tej pożyczki.

W kraju wybuchły zamieszki. Liga Narodów wysłała tam swą komisję, która postawiła Liberję pod zarzutem uprawiania niewolnictwa. Równocześnie rząd liberyjski rozpoczął starania o zaciągnięcie nowej pożyczki. Te dwie sprawy zostały potraktowane łącznie na terenie Ligi, która przedłożyła Liberji warunki, obejmujące: propozycję amerykańską obniżenia oprocentowania pożyczki z r. 1926, zamienienia zaległych rat na nowe obligacje oraz oddanie kraju w zarząd trzem komisarzom białym, mającym podlegać białemu szefowi o charakterze doradcy rządu liberyjskiego, wreszcie utworzenie policji liberyjskiej, pod dowództwem białego. Firestone Rubber Co. oświadczyła gotowość współpracowania

[1]) Pierwotnie miała wynosić 5 milj. dol.

z tymi doradcami i dowódcą policji (którzy mieli być białymi obywatelami amerykańskimi) pod warunkiem, iż rząd liberyjski nie będzie udzielał koncesyj cudzoziemcom bez zgody szefa-doradcy. Liberja przedłożyła kontrpropozycje: niepodległość i suwerenność Liberji będzie zagwarantowana, szefem-doradcą nie będzie Amerykanin oraz Liberja będzie miała swobodę w udzielaniu koncesyj cudzoziemcom bez zgody szefa-doradcy, oświadczając przytem, iż chce pomocy białych, ale nie tak daleko posuniętej kontroli, która faktycznie przekreślałaby jej niezależność jako państwa.

Stany Zjednoczone oświadczyły przy tej sposobności, iż akcja ich „jest nietylko w interesie obywateli amerykańskich (zamieszkałych w Liberji — dopisek autora), lecz przedewszystkiem spowodowana ciążącą na Stanach Zjedn. odpowiedzialnością, a także i zainteresowaniem ludności kolorowej Stanów Zjedn. losem czarnej republiki. W sprawach liberyjskich i to we wszystkich ważniejszych, odgrywa poważną, a czasem decydującą rolę wpływ właściciela plantacji Firestone'a którego syn przebywa w Liberji i zarządza plantacją kauczuku Firestone Rubber Co. Jest to przedsiębiorstwo o kapitale miljonowym (w dolarach am.), mające w swej gestji amerykańską pożyczkę dla Liberji, zaciągniętą w 1926 r. Pożyczka ta, otrzymana za sprawą Firestone'a (a jak powszechnie ustaliło się wśród Liberyjczyków przekonanie udzielona przez samego Firestone'a za pośrednictwem podstawionego banku), skrępowała Liberję w jej sprawach finansowych, albowiem główny warunek pożyczki tej opiewa, iż żadna inna pożyczka nie może być zaciągnięta, dopóki ta nie będzie spłacona.

Do chwili obecnej wpływy Firestone'a tak się zakorzeniły w Liberji, iż ta republika murzyńska nie może nigdzie znaleźć takich kapitalistów, którzyby chcieli udzielić pożyczki, a tem samem wplątać się w zwalczanie wpływów plantatora amerykańskiego na terenie liberyjskim.

Ostatecznie (w połowie 1935 r.) rząd liberyjski, nie mogąc uzyskać odpowiedniego poparcia żadnego z krajów europejskich, przyjął warunki amerykańskie, wyrażające się w utworzeniu komisji, złożonej z doradców amerykańskich, którzy mają kierować wszystkiemi sprawami liberyjskiemi. Przemożne wpływy Firestone'a, wyciskające swe znamię na Liberji, utrwaliły się w ten sposób na terenie republiki murzyńskiej.

Dwudziesto kilku tysięczna grupa uświadomionych Murzynów liberyjskich, t. j. potomków przybyszów i tych, którzy opanowali Liberję, znalazła się w trudnem położeniu, które pogarsza ludność tubylcza, składająca się z kilkunastu nieuświadomionych plemion, pozostających na niskim poziomie rozwoju. Ta ludność tubylcza ma wprawdzie —

nikłe zresztą — pojęcia o własnej państwowości [1]), ale nie ma poczucia obrony interesów rasowych. Jest ona masą bierną, rządzoną przez grupę czarnej ludności napływowej, zasilanej wykształconymi tubylcami, których jednak ta nieuświadomiona masa nie rozumie, mimo iż ci wykształceni tubylcy mówią ich językiem i wyszli z pośród nich.

Jakkolwiek klasa rządząca nie zdołała jeszcze zespolić się z ludnością tubylczą i nie zdołała wpoić w nią poczucia własnej państwowości, nie wywiązała się w zupełności z podjętego zadania urządzenia niepodległego państwa murzyńskiego, to jednak wziąwszy pod uwagę przeciwności, jakie musiała pokonać i ma je jeszcze do pokonania, warunki i trudności tworzenia z niczego własnego niepodległego państwa z ciemnych, tubylczych współrodaków, obojętność rasy białej do tych poczynań, brak odpowiedniej pomocy ze strony ludów cywilizowanych [2]) — należy stwierdzić, że wysiłki w dziele tworzenia niepodległego państwa murzyńskiego poniosła znaczne, godne uznania i poparcia.

Powierzchnia, wybrzeże, rzeki, ukształtowanie

Kraj o powierzchni około 125 000 km², położony w Afryce zachodniej pomiędzy 4°22′ i 8°50′ północnej szerokości geograficznej, graniczący z kolonjami: Sierra Leone, Gwineą Francuską, Wybrzeżem Kości Słoniowej i Oceanem Atlantyckim, pokryty jest niemal na całej swej powierzchni podzwrotnikowemi lasami o nadzwyczaj bujnej roślinności. Pas nadmorski, ongiś pokryty puszczą, nie ma już lasów, gdyż zostały wycięte, a tu i ówdzie pozostały z nich tylko resztki.

Pięć wielkich rzek: Mano, Lola, S. Paul, S. John i Cavalla, oraz kilka mniejszych rzek, mających źródła swe nawet poza granicami kraju lub w głębi kraju, przecina go wpoprzek i wpada do Atlantyku ujściami, przeważnie tak płytkiemi — z powodu ławic piasczystych — iż w czasie odpływu dostępne są tylko dla małych łodzi tubylczych. Powyżej ławic ujściowych rzeki są spławne, ale tylko odcinkami, pomiędzy wodospadami i bystrzynami. W pobliżu morza są one ważnemi arterjami komunikacyjnemi w kierunku przystani morskich i większych osad położonych przy ujściach rzek. Brzegi rzek są porośnięte bujną roślinnością, a gałęzie drzew zakrywają częstokroć całe koryto rzeczne, tworząc poważne przeszkody dla żeglugi.

[1]) Wśród tych plemion, które ongiś tworzyły państewka murzyńskie.

[2]) Jakkolwiek Liberja, ulegając ogólnemu nastawieniu politycznemu w okresie wojny światowej (1914—1918) stanęła po stronie koalicji — w „obronie cywilizacji" — i wypowiedziała wojnę Niemcom. Niedość, że nie wyniosła z tego żadnych korzyści, ale zadłużyła się z tego powodu w Stanach Zjedn. na około 500 000 dol. am.

Wybrzeże morskie o długości prawie 600 km jest urozmaicone — tu i ówdzie — grupkami niezamieszkałych wysepek, lagunami, licznemi zatokami i przylądkami, jak np. Mount, otoczony z trzech stron morzem i pokryty małemi, słabo rozwiniętemi plantacjami, wyniosły na 330 m nad p. m.; przylądek Mesurado z wyniosłością około 100 m, na którym zbudowana jest stolica Monrowja; następnie przylądek Grand Bassa, Palmas i wiele innych mniejszych. Wybrzeże jest jednak niskie, tu i ówdzie bagniste, pokryte lasami mangrowemi, z dużą ilością zatok o brzegach piasczystych z występującemi gdzie niegdzie (a zwłaszcza na południu) nadbrzeżnemi skałami.

Naogół kraj jest mało zbadany, bieg wielu rzek nie jest jeszcze dobrze znany, podobnie jak niedokładne są wiadomości o ukształtowaniu pionowem kraju. W ogólnem ujęciu można tylko stwierdzić, że w pobliżu brzegu morskiego, który jest nizinny, są niewielkie wzniesienia, dochodzące do 100 m wysokości ponad p. m. Dalej w głąb lądu wznoszą się również niewielkie pagórki o łagodnych stokach, coraz wyższe, tworząc pasemka, dochodzące w odległości 130 km (od wybrzeża) do 300 m wysokości ponad p. m., dalej sięgają już 500—600 m, aż wreszcie wyżyna Mandingo, na pograniczu Gwinei Francuskiej, osiąga wzniesienie 750 m z dość wyniosłemi szczytami.

Skąpe i niedokładne wiadomości podają, że oprócz tej wyżyny są w głębi kraju — w części południowej — góry Satro i góry Niete z granitowemi szczytami Keta i Gelia, sięgającemi wysokości około 1 800 m. Wokół tych gór rozciągają się niedostępne puszcze podzwrotnikowe, zupełnie niezaludnione.

Jako cecha charakterystyczna, występuje prawie wszędzie jednakowe zjawisko, a mianowicie: u podnóża — bodajże każdego z pagórków — płynie rzeczka lub maleńki strumyczek, najczęściej z brzegami zalesionemi i bagnistemi. Jednak naogół niema w głębi kraju większych moczarów, ani też jezior, oprócz dwu wielkich, słonych lagun: jednej w północnej części wybrzeża morskiego, zwanej jeziorem Fishermana, a drugiej w południowej części wybrzeża, zwanej jeziorem Shephered.

Kilmat i zdrowotność

Klimat Liberji jest gorący i wilgotny. W kwietniu pojawia się południowo-zachodni monsun, trwa aż do listopada i przynosi tak wielką ilość deszczu, że w okresie tym wszystko przepojone jest powstającą z oparów wilgocią, która i w porze suchej jest bardzo duża. Opady, przy silnych wyładowaniach elektryczności i gwałtownych, krótkich burzach, są bardzo obfite i dochodzą w ciągu całego roku (t. j. okresu

deszczowego i okresu suchego) od 4,200 do 4,500 mm. Zresztą w różnych okolicach kraju opady są różne i dane o nich są wogóle niedokładne. Można przypuszczać, że są tak duże, jak w sąsiedniej kolonji Sierra Leone, gdzie dochodzą do 5,000 mm, t. j. osiągają ilości notowane w krajach najbardziej deszczowych. W czerwcu spadają deszcze najobficiej, poczem zmniejszają się, aż wreszcie nadchodzi grudzień, a z nim trwająca do kwietnia pora sucha. W tym czasie także padają deszcze, ale rzadko i są słabe.

W okresie deszczowym odnosi się wrażenie, jakgdyby wszystko tonęło w powodzi. Ścieżki tu i ówdzie zamieniają się w potoki, a rzeki rozlewają się szeroko i tworzą wtedy doskonałe drogi wodne, jednak w tym czasie mało wykorzystywane, albowiem w porze tej tętno życia gospodarczego — i tak z natury słabe — prawie zamiera.

Ciepłota jest wysoka. Najwyższy jej stan dochodzi czasem do plus 40° C (w cieniu) i przypada w okresie od grudnia do końca lutego który to okres niekiedy się przedłuża. Wieje wtedy od Sahary północnowschodni „harmattan" (wprawdzie gorący, ale już nie suchy, albowiem po drodze został przepojony wilgocią nad górnym Nigrem i nad Gwineą francuską). Ale tak gorących dni jest niewiele. Najczęściej ciepłota waha się od plus 24° C do plus 29° C, a w porze deszczowej spada nocą do plus 20° C. Dane te, podobnie jak i dane co do opadów, są niedokładne i należy je traktować raczej jako ogólnie orjentacyjne.

Warunki klimatyczne nie wpływają dodatnio na organizmy białych przybyszów, podobnie jak i w innych krajach tropikalnych, gdzie jest wielka ilość opadów i wysoka wilgotność powietrza. Z początkiem pory deszczowej pojawiają się moskity, roznoszące malarję. Naogół, jak na kraj tropikalny, jest ich mało i jest ich znacznie mniej, aniżeli w kolonjach okolicznych. Różne inne choroby tropikalne jak żółtą febrę można napotkać w tym kraju, ale też wypadki owych chorób nadzwyczajnych są rzadkie, nawet wśród tubylców, a wśród białych przybyszów — poza malarją — należą do nadzwyczajnych wyjątków.

Wybrzeże morskie jest uważane za więcej niezdrowe, aniżeli dalsze części kraju, głównie z powodu nizinnego położenia, bagnisk przyrzecznych i lagun zarosłych mangrowcem. Nadmierna ilość wilgoci w powietrzu oraz wysoka ciepłota wpływają osłabiająco na organizmy niektórych mało odpornych białych przybyszów, wywołując u nich stany zdenerwowania i wyczerpania nerwowego. Nawet przylądek Mount w północnej części wybrzeża morskiego, wzniesiony 330 m ponad p. m., nie przedstawia korzystniejszych warunków zdrowotności. Prawdopodobnie wyżyna Mandingo oraz góry w głębi kraju mają lepsze warunki klimatyczne, ale — jak dotychczas — brak o tem bliższych wiadomości.

Ludność

Ludność Liberji można podzielić na dwie odrębne grupy, jakkolwiek obie należą do rasy czarnej, a mianowicie: na ludność napływową, wśród której najwięcej jest Liberyjczyków, głównie pochodzenia amerykańskiego, osiadłej przeważnie na wybrzeżu morskiem w Monrowji i w niewielkiej ilości w różnych osadach nadmorskich, społecznie i cywilizacyjnie zajmującej stanowisko klasy uprzywilejowanej i faktycznie rządzącej krajem, oraz na ludność tubylczą, od wieków czy tysięcy lat osiadłą na tym obszarze i zajmującą cały kraj, ale nie mającą poza jednostkami żadnego wpływu na rządy kraju.

Pierwsza grupa, licząca około 25 000 Murzynów pochodzenia amerykańskiego i około 5 000 Murzynów, przybyłych z kolonij: Sierra Leone, Wybrzeża Kości Słoniowej, Złotego wybrzeża, Nigerji, a nawet z Antylów i Brytyjskiej Guayany, używa języka angielskiego i tworzy wraz z nielicznymi tubylcami, również znającemi język angielski, klasę t. zw. powszechnie ,,cywilizowanych". Natomiast krajowcy, nieznający języka angielskiego i używający tylko języka murzyńskiego, zwani są ,,tubylcami". Liczba ich nie jest znana. Prawdopodobnie jest ich około półtora miljona, jakkolwiek niektórzy oceniają liczbę ich na 700 000, a inni nawet na 2 miljony.

,,Cywilizowani" zajmują urzędy, stanowiska nauczycieli i duchownych w misjach, pewna ich część zajmuje się handlem, ale nie odgrywa w nim poważniejszej roli, niektórzy trudnią się drobnem rzemiosłem, a nieznaczna tylko ich liczba posiada plantacje. Tworzą oni — w warunkach miejscowych — klasę inteligencką. Wielu z Libero-amerykanów zawiera z kobietami tubylczemi małżeństwa, jednak to ich mieszanie się z ludnością tubylczą nie ma przejawów powszechności, albowiem Liberyjczycy, pochodzenia amerykańskiego, nie zdołali jeszcze zespolić się z ludnością miejscową i nie zdołali dotychczas wytworzyć jednego narodu. Proces tworzenia się jednej społeczności liberyjskiej odbywa się powoli, w miarę cywilizacyjnego rozwoju plemion miejscowych. ,,Cywilizowanych" bezsprzecznie łączy poczucie jedności rasowej i poczucie wspólnych interesów, przyczem rozwija się u nich obywatelskość oraz pojęcie własnej państwowości. Wszystkie czynniki, kształtujące nowego obywatela wolnego państwa liberyjskiego, mają przejawy swoiste, które najczęściej wywołują wrażenie i wytwarzają u obserwatorów przekonanie (mylne zresztą), jakoby obywatele ci nie mieli danych na stworzenie własnej państwowości, a tem samem nie posiadali pierwiastków państwowotwórczych.

Odgrywa tu rolę nastawienie psychiczne. Liberyjczycy, pochodzenia amerykańskiego, zajęli kraj dla siebie (niektóre jego części nawet zakupili od naczelników plemion miejscowych), a więc stał się on — w ich pojęciu — ich własnością. Ludność miejscowa, tubylcza, stoi jeszcze na niskim stopniu rozwoju i jest masą, z której dopiero kiedyś w przyszłości ma wytworzyć się naród świadomy swej własnej państwowości. Przeto Libero-amerykanie są jedyną grupą rządzącą. Oni też poddawani są krytyce przez obcych, częstokroć nie uwzględniających trudnych warunków, w jakich grupa ta usiłuje utrzymać państwo murzyńskie. Może wykazuje ona dużo nieudolności, ale też nie ulega wątpliwości, że znajduje się w warunkach wyjątkowo trudnych.

Stolicą kraju jest Monrowja. Jest to miasto zbudowane na półwyspie Mesurado, jednak nie na najwyższej jego wyniosłości, sięgającej 100 m ponad p. m., lecz nieco poniżej (50—70 m ponad poziom morza). Miasto nie posiada kanalizacji, a ponieważ okolice są bagniste, przeto warunki zdrowotne pozostawiają wiele do życzenia. Zato posiada oświetlenie elektryczne (telegraf kablowy[1]), radjowy, należący do Firestone Rubber Co.), urząd pocztowy, domy importowo-eksportowe, konsulaty różnych państw, 2 kolegja, gmachy rządowe, pałac prezydenta, kościoły i t. p. W mieście tem przebywa kilkudziesięciu białych, trudniących się handlem, lub też zajmujących stanowiska w konsulatach, handlu i t. p.

Monrowja jest małem miasteczkiem, posiada zaledwie kilka ulic niebrukowanych, jednak z bocznemi chodnikami. Domy ma przeważnie drewniane, jednopiętrowe z werandami o charakterystycznej budowie. Mieszkańców ma około 11 tysięcy, w czem 3 500 ,,cywilizowanych", skupionych w jednej dzielnicy, oraz ponad 8 tysięcy tubylców, zajmujących inne dzielnice.

Miasteczka nadmorskie są właściwie skupieniami tubylczemi, w których przebywa pewna ilość ,,cywilizowanych" oraz maleńka ilość białych, zajmujących się handlem. Ważniejsze miasteczka to: Cape Mount (3 500 cyw.), Cape Palmas i Grand Bassa (po 3 000 cyw.), Greenville i Haper, oraz kilka innych maleńkich osad, mających jednak pewne znaczenie ze względu na koncentrowanie się w nich wszystkich spraw w rejonie nadmorskim, gdzie właśnie te osady są położone.

Pojawiły się twierdzenia, jakoby Liberyjczycy, pochodzenia amerykańskiego, wykazywali małą rozrodczość na terenie afrykańskim. To przekonanie oparte jest na spostrzeżeniu, wykazującem, iż tylko rodziny mieszane, t. j. Libero-amerykanów z kobietami tubylczemi,

---

[1]) Bez znaczenia dla kraju, gdyż jest to tylko francuska pośrednicza stacja.

posiadały znaczniejszą ilość dzieci. Jakkolwiek przedstawia się sprawa tej rozrodczości, trzeba stwierdzić, że liczba Libero-amerykanów jest nieproporcjonalnie mała do tej liczby, jaka powinna być ich obecnie, w stosunku do ilości Murzynów, którzy wyemigrowali ze Stanów Zjedn. do Liberji [1]).

Tubylcy dzielą się na trzy etniczne grupy: Kru, Mandingo i Gola. Każda grupa obejmuje kilka plemion o różnych nazwach, różnym stopniu rozwoju oraz o znacznych językowych różnicach, niemniej jednak wykazujących cechy pokrewności.

Kru są ludem nadmorskim, rybackim, uważani są za pracowitych, napotkać ich można wszędzie w miejscowościach portowych, jako robotników i załogę statków żaglowych, są bowiem ludźmi morza i jako tacy znani byli od wieków. Te ich wartości żeglarskie były zdawna tak cenione, że nawet handlarze niewolników nie zabierali ich do niewoli, lecz wynajmowali ich jako marynarzy, stwarzając sobie z wybrzeża dzisiejszej Liberji rezerwy pomocniczych sił marynarskich, które można było zawsze i w dowolnej ilości wykorzystać.

Do tej grupy należą także plemiona Bassa i Grebo, oba osiadłe nad morzem i w głębi kraju. Z pośród tych trzech plemion pochodzi dużo ,,cywilizowanych", którzy otrzymali wykształcenie w szkołach misyjnych, oraz t. zw. wyższe studja odbyli w jednym z kolegjów w Monrowji. Wielu z tych ,,cywilizowanych" zajęło wysokie stanowiska w administracji kraju.

Kilka innych plemion, należących również do tej grupy, zamieszkuje okolice położone w głębi kraju i zajmuje większość obszaru liberyjskiego.

Jednak ta nadmorska grupa plemion Kru nie jest najdalej posunięta w rozwoju. Więcej cech cywilizacyjnych i rozwoju umysłowego wykazuje druga grupa Mandingo, osiadła we wschodnio-północnej części kraju nad granicą Gwinei Franc. oraz Sierra Leone, a należące do niej plemię Vai posunęło się nawet w stronę morza i dotarło do Atlantyku, usadawiając się obok plemienia Kru.

Mandingo mają dużą domieszkę krwi plemienia Fula, rasy półkaukaskiej, są mahometanami i podlegali przez wieki cywilizacyjnym

---

[1]) R. Strong podaje, iż w okresie Wojny Cywilnej w 1864 r. wyemigrowało ze Stanów Zjedn. do Liberji 18,858 Murzynów tylko przy pomocy American Colon. Soc. W 1865 r. emigracja ta prawie ustała, ale w następnych latach znów kilka tysięcy czarnych wyjechało do Liberji. Jeśli się weźmie pod uwagę także i tych czarnych, którzy przybyli do Liberji z różnych krajów, to liczba ich, po uwzględnieniu przyrostu naturalnego, jaki wykazują tubylcy, powinna być znacznie wyższa, nawet pomimo pewnej powrotnej emigracji.

wpływom świata mahometańskiego. W odróżnieniu od plemion Kru, Mandingo używają stale ubrań, obuwia, podczas uroczystości przywdziewają nawet bogate stroje, mają rozwinięty przemysł domowy, hodują bydło, konie, uprawiają ziemię, a wielu z nich zajmuje się handlem.

Spokrewnione z nim jest plemię Vai, które wywiera swój etniczny wpływ na Libero-amerykanów, albowiem wielu z „cywilizowanych" pochodzenia amerykańskiego wchodzi w związki małżeńskie z kobietami z tego właśnie plemienia, odznaczającemi się dużą urodą. Do grupy tej należą plemiona Kpwesi, Gio i Buzi, oraz kilka innych plemion, jednak niczem specjalnie nie wyróżniających się.

Z grupy Mandingo, przeważnie z plemienia Vai pochodzi wielu wybitnych Liberyjczyków, z których kilku zajmowało wysokie stanowiska w rządzie liberyjskim.

Trzecia grupa Gola zamieszkuje głównie tereny, obejmujące dopływy rzeki S. Paul. Językowo różni się znacznie od obu poprzednich wymienionych grup, wykazuje najmniej cech rozwoju i izoluje się od innych grup. W sprawach krajowych nie odgrywa żadnej roli.

Naogół większość plemion — poza Kru, Bassa, Grebo, Mandingo, Kpwesi i Vai — znajduje się jeszcze na niskim stopniu rozwoju, stosując nawet niewolnictwo, jakkolwiek w formie dość łagodnej oraz — według różnych twierdzeń — także i ludożerstwo; jedno i drugie tępione przez władze.

Językiem oficjalnym jest angielski. Natomiast niema jednego języka krajowego — ile plemion, tyle języków.

Ludność tubylcza na wybrzeżu morskiem trudni się rybołówstwem, trochę uprawą ziemi, wynajmuje się do pracy na statkach i na plantacje hiszpańskie na wyspie Fernado Po oraz na plantację amerykańską (Firestone Rubber Co.), t. j. największą plantację kauczuku w Liberji, zatrudniającą kilka tysięcy robotników.

Natomiast ludność w głębi kraju zajmuje się wyłącznie rolnictwem, uprawiając głównie ryż, kukurydzę i manjok. Hodowla jest słabo rozwinięta, nawet kur hodują Murzyni nie wiele, owce w niewielkiej liczbie spotyka się w części wyżynnej, zato kozy są hodowane w całym kraju. Ta produkcja rolno-hodowlana jest mała. Dostawa do nadmorskich osad jest tak słaba, że tak stolica, jakoteż i inne nadmorskie osiedla odczuwają brak produktów rolnych i mięsa, które trzeba sprowadzać z obcych krajów.

W niektórych częściach kraju, a zwłaszcza w części północnowschodniej, rozwinął się przemysł miejscowy w zakresie domowym, obejmując: wytapianie żelaza (sposobem prymitywnym, murzyńskim)

oraz związane z nim kowalstwo, wyrób noży, broni siecznej, ozdób metalowych i ozdób z kości słoniowej, tkactwo (także wyrób mat), garncarstwo, szewstwo, wyroby ze skóry, z drzewa oraz różnych przedmiotów użytku codziennego.

W miarę, jak napływają towary zagraniczne, przemysł ten powoli traci na znaczeniu, a nawet tu i ówdzie zanika. Towary wchodzą do kraju nietylko przez porty morskie, ale także od strony lądu, jako import legalny lub szmugiel.

Oświata

Szkolnictwo liberyjskie obejmuje uczelnie misyjne i świeckie. Kościoły: protestancki, metodystów, luterański, presbiterjański oraz baptystów utrzymują szkoły początkowe i niedzielne. Dwa kościoły, t. j. protestancki i metodystów, zajęły pierwsze miejsce. Do ich szkół początkowych i rzemieślniczych uczęszcza około 5 tys., a do szkół niedzielnych około 2 tys. uczni obojga płci.

Każde z wyżej wymienionych wyznań ma pod swą opieką i na swem utrzymaniu szkoły przygotowujące kandydatów do stanu nauczycielskiego i stanu duchownego, oraz specjalne szkoły dla dziewcząt.

Oprócz uczelni misyjnych istnieją szkoły świeckie z ilością około 6 tysięcy uczni. Brak dokładnych danych nie dozwala na ścisłe określenie rozmiarów szkolnictwa liberyjskiego. Prawdopodobnie liczba uczni we wszystkich szkołach razem wziętych (świeckich i misyjnych) nie przekracza obecnie 12 tys. uczni. Naturalnie pominięte są tu liczne t. zw. szkoły tubylcze, istniejące od niepamiętnych czasów po osadach w głębi kraju, do których dostęp niepowołanym jest surowo wzbroniony, a gdzie nie naucza się ani czytać, ani pisać, bo tego nie umie nauczyciel, najczęściej czarodziej, ale wpaja się młodzieży murzyńskiej zasady moralności plemiennej oraz higjeny, pojętej na sposób murzyński.

W Monrowji są najwyższe uczelnie — dwa kolegja, z których College of West Africa pozostaje pod kierownictwem metodystów. Kolegjum to ma internaty dla chłopców i dziewcząt, a nauka w niem obejmuje kurs ośmioletni w tem: 2 lata szkoły początkowej, 3 lata kurs gimnazjalny i 3 lata na kursach specjalnych, jednak w sumie poziom naukowy nie dorównuje europejskiemu gimnazjum.

Uczelnią najwyższą jest Liberia College — o typie, pewnego rodzaju, uniwersyteckim — do której uczęszcza obecnie 65 studentów, podczas gdy dawniej liczba ich dochodziła do stu.

W obu kolegjach nauki udzielają czarni profesorowie wykształceni przeważnie w Stanach Zjedn.

We wszystkich innych szkołach stanowiska nauczycieli zajmują również murzyni, podobnie jak i stanowiska duchownych we wszystkich wyznaniach są zarezerwowane wyłącznie dla czarnych.

W każdym okręgu czuwa nad szkolnictwem generalny inspektor (General Superintendent of Schools), a nad całością szkolnictwa ma pieczę departament szkolnictwa, którego kierownik jest członkiem rządu.

Ustrój polityczny

Deklaracja niepodległości z r. 1847 jest podstawą, na której opiera się ustrój wolnego państwa murzyńskiego Liberji i w której to podstawie tkwią fundamenty konstytucji, jaką rządzi się kraj.

Konstytucja określa prawa obywateli, ich stosunek do państwa (i odwrotnie), ustanawia władze ustawodawcze, złożone z senatu i sejmu, władze wykonawcze z obieralnym prezydentem na czele, rząd złożony z ministrów spraw wewnętrznych, skarbu, spraw wojskowych i marynarki, spraw zagranicznych, generalnego prokuratora, generalnego dyrektora poczt oraz kuratora szkolnictwa, wreszcie sądownictwo i administrację państwa. Konstytucja Liberji wzorowana jest na konstytucji Stanów Zjedn., przyznaje więc prezydentowi republiki szeroki zakres władzy.

Władza i rządy skoncentrowane w Monrowji nie ugruntowały się jeszcze w każdej miejscowości w głębi kraju w tem znaczeniu, aby wszelkie zarządzenia, dotyczące wykonywania zleceń rządu oraz zabezpieczenia wolności osobistej tubylców, były wypełniane w całej rozciągłości. Administracja kraju posługuje się naczelnikami plemion, którzy w wielu wypadkach rządzą się własnemi prawami, opartemi na zwyczaju plemiennem, częstokroć bardzo spóźnionem w rozwoju pojęć wolności osobistej, bezpieczeństwa publicznego, poszanowania zarządzeń władzy centralnej i t. p.

Poza obszarem nadmorskim, w którym władza rządu w Monrowji zaznacza się wyraźnie i gdzie stosunki panujące są wyrazem posłuchu tegoż rządu, tubylcy starają się — w okolicach odległych — nie przechodzić pojedyńczo na obszar drugiego plemienia, albowiem trafiają się wypadki, iż naczelnicy plemion zatrzymują tych właśnie przybyszów, jako swych niewolników.

Częste zatargi pomiędzy plemionami, przybierające czasami przejawy zbrojnych wystąpień (likwidowanych przez rząd w Monrowji), nie przyczyniają się do wzmocnienia stosunków bezpieczeństwa, a natomiast

stwarzają władzy centralnej trudności, są powodem czynienia zarzutów rządowi oraz powodem wystąpień przeciw Liberji na terenie międzynarodowym.

Należy tu dodać, że w stosunku do białych, przebywających na terytorjum Liberji, nie zdarzały się wypadki zagrożenia ich bezpieczeństwu. Biali przebywają głównie w Monrowji oraz w małej liczbie w osadach nadmorskich, nie zapuszczając się daleko w głąb lądu, podobnie jak i czarni „cywilizowani". Dotychczasowy bowiem rozwój wszelkiego rodzaju spraw nie wymaga wnikania przez nich do osad daleko od morza położonych. Na tym też obszarze i zasięgu ich wpływów istnieją — według powszechnego przekonania — warunki pełnego bezpieczeństwa ze strony plemion miejscowych.

Nad utrzymaniem bezpieczeństwa czuwa 3 tysięczna siła zbrojna o charakterze policji, a w obszarze granicznym o charakterze także i straży granicznej.

Kraj podzielony jest na pięć t. zw. hrabstw (nadmorskich okręgów): Cape Mount, Messurado, Grand Bassa, Sino i Maryland, oraz 10 okręgów w głębi kraju. Dokładne rozgraniczenie tych okręgów w terenie jest tylko w częściej nadmorskiej, gdzie administracja kraju ma odpowiednie warunki do spełniania swych czynności. Ale w głębi kraju, gdzie niema dróg, ani żadnej nowoczesnej komunikacji, gdzie osiedla murzyńskie są rozrzucone i od siebie odległe, a ludność miejscowa pędzi żywot pierwotny, administracja — w znaczeniu zorganizowanego zarządu krajem — oparta na prawie pisanem, wogóle nie istnieje. Tam spełniają władzę naczelnicy plemion, na podstawie swych własnych, zwyczajowych praw lub nawet wykonują despotycznie czynności zarządu plemieniem.

Dążeniem władz centralnych w Monrowji jest objąć swą administracją każdy zakątek kraju. Narazie jest to niewykonalne, albowiem kraj jest niedostępny i co najważniejsze, rząd nie rozporządza odpowiednimi środkami pieniężnemi.

Hrabstwem lub okręgiem zarządza generalny komisarz, Liberyjczyk, pochodzenia amerykańskiego. Zadaniem jego jest otaczać opieką naczelników plemion i ich podwładnych przed nadużyciami ze strony kupców, przybyszów i wogóle obcych, utrzymywać nadzór nad miejscowemi sprawami handlowemi, dbając, aby przy wymianie produktów nie zdarzały się nadużycia i aby ceny były umiarkowane, zachęcanie ludności do rolnictwa, wydawanie zarządzeń w sprawie dostarczania tragarzy dla potrzeb władz, robotników do robót publicznych (o ile są wykonywane) i t. p., oraz co najważniejsze, dopilnowywania ściągania przez naczelników plemion podatków od ludności miejscowej.

Sprawy finansowe

Historja rozwoju finansowych spraw Liberji, oraz obecny ich stan, wykazuje, iż republika ta nie miała do nich szczęścia. Po ogłoszeniu deklaracji niepodległości w r. 1847 nie podejmowano wysiłków utworzenia własnej waluty. Zadawalniano się kwotami płynącemi ze St. Zjedn. Ale gdy sprawy finansowe kraju przybrały z czasem żałosne przejawy, wówczas prezydent Roye w r. 1871 zaciągnął pierwszą 7% pożyczkę w nominalnej wysokości Ł. 100 000,— (funtów szterlingów) po kursie 70 za 100. Z przypadającej kwoty Ł. 70 000,— wierzyciele potrącili sobie odsetki zgóry za 3 lata, wobec czego przypadło do wypłaty Liberji tylko Ł. 49 000,—. Z tego — stosownie do umowy — zostało wydanych Ł. 14 000,— na zakup towarów, a ponadto jeszcze trzeba było wypłacić jakieś kwoty.

Niema dwu zdań, iż nadużyto w tym wypadku dobrej wiary i łatwowierności liberyjskich obywateli. Gdy wiadomość o tej transakcji dotarła do Monrowji, oburzeni czarni obywatele ruszyli na pałac prezydenta, który postanowił bronić się, ale wytoczone przeciwko niemu armaty były dostatecznym dowodem przekonywującym, wobec którego umknął na stojący na redzie obconarodowy parowiec — podobno — jako marynarz z plemienia Kru. [1])

Z całej owej pożyczki Ł. 100 000,— wpłynęło do kasy skarbu państwa — według jednych Ł. 27 000,—, a według innych tylko Ł. 17 000,—. Podjęte z wierzycielami pertraktacje ciągnęły się kilkanaście lat, aż wreszcie doprowadziły do nowej umowy, na podstawie której Liberja uznała dług w wysokości Ł. 80 000.—.

Następna pożyczka również Ł. 100 000,— została zaciągnięta w r. 1906 z przeznaczeniem na opłacenie długów wewnętrznych (bonów skarbowych), założenie banku, budowę dróg i opłacenie zaległych odsetek od pierwszej pożyczki. Jednak nic z tego nie wykonano, gdyż otrzymana kwota rozeszła się na wydatki bieżące. Wobec tego zaciągnięto w r. 1909 trzecią pożyczkę — opierając się na orzeczeniu zaproszonej do Liberji komisji amerykańskiej, która określiła wysokość koniecznej pożyczki na 1 700 000,— dol. am. z przeznaczeniem jej na wykup obu pierwszych pożyczek, na zapłacenie zobowiązań wewnętrznych i na cele związane z rozbudową kraju, ale do kraju i na jego potrzeby nic z tej pożyczki nie wpłynęło.

---

[1]) Według niektórych twierdzeń miał utonąć, płynąc na desce do statku francuskiego.

Pożyczka ta nosiła charakter międzynarodowy, albowiem pokryły ją (podobno tylko w wysokości 1 400 000,— dol. am.) Stany Zjedn., Holandja i Niemcy. Jako gwarancje oddała Liberja w zastaw dochody celne.

Ale już w r. 1915 rząd liberyjski znów znalazł się w kłopotach finansowych, nie mogąc płacić odsetek, gdyż dochody z cła były za małe. Wówczas przyszedł republice z pomocą British Bank of West-Africa, udzielając jej pożyczki w wysokości 100 000,— dol. am.

Był to jednak środek dorywczy. Kraj wymagał jakiejś większej kwoty pieniężnej na rozbudowę. Podjęte starania rządu liberyjskiego zmierzały do uzyskania w r. 1926 pożyczki w Stanach Zjedn. w wysokości nominalnej 5 milj. dol. am. na spłatę poprzednio zaciągniętych pożyczek na budowę dróg i mostów oraz urządzeń portowych. Jako gwarancję przeznaczyła Liberja dochody celne, dla których zapewnienia powiększyła swą policję [1]), powierzając jej straż graniczną tak od strony morza jak i od strony lądu. Pożyczkę przeprowadził bank amerykański, będący pod wpływami amerykańskiego kapitalisty Firestone'a, który zorganizował już poprzednio przedsiębiorstwo Firestone Rubber Co. Otrzymało ono w dzierżawę od rządu liberyjskiego na 99 lat 1 miljon akrów (4 500 km²), na którym to obszarze przystąpiło do zakładania plantacji kauczuku, jednak do roku 1935 przejęło tylko 100 000 akrów. Koncepcja tej plantacji pozostaje w związku z podjętemi — przed kilku laty — zamierzeniami rządu Stanów Zjednoczonych stworzenia własnych, amerykańskich plantacyj kauczuku i uwolnienia się od zależności w jakiej, najwięcej konsumujące kauczuku Stany Zjednoczone, pozostają od angielskich i holenderskich plantacyj na wyspach Oceanji. [2])

Pożyczka, zrealizowana zaledwie w wysokości 2 i pół milj. dol. am. i prawie w całości użyta na spłatę dawniejszych zobowiązań, tak, że kraj na tem nic nie skorzystał, gdyż gotówka do kraju nie wpłynęła — została udzielona z warunkiem nie zaciągania żadnej innej pożyczki, dopóki ta nie będzie spłacona. Teoretycznie istnieje waluta liberyjska, a jest nią dolar liberyjski [3]) jednak praktycznie waluta ta nie ma innego zastosowania, jak tylko w przeliczeniach przy układaniu budżetu i wypłacaniu poborów urzędnikom oraz przy wypłatach robotnikom w drobnych, zdawkowych monetach miedzianych. W praktyce wszyscy, nie wyłączając rządu, posługują się walutą angielską lub amerykańską.

---

[1]) Frontier Force.

[2]) W tym też czasie H. Ford rozpoczął prace nad zakładaniem plantacyj kauczuku w Brazylji nad rzeką Tapajos, gdzie za udzielenie pożyczki stanowi Amazonas uzyskał olbrzymie tereny.

[3]) Za 1 funt szterl. przypada 4.80 dol. liberyjskich.

Brak własnego banku emisyjnego, słaby handel z zagranicą, brak w kraju jakiegokolwiek przemysłu (poza domowym przemysłem tubylczym), mała, podatkowa zdolność płatnicza ludności, używającej jeszcze dotychczas w głębi kraju jako środka zapłaty soli i prętów żelaza, oraz stały brak gotówki w obiegu — oto cechy charakterystyczne finansów Liberji, która budżet swój opiera wprawdzie na różnych podatkach — a głównie na podatkach od domów, ale które nie wystarczają na pokrycie kosztów administracji kraju, a tembardziej na rozbudowę i urządzenia.

W ostatnich latach (1931 r.) Liberja, pragnąc swe sprawy finansowe uregulować, na co potrzebny jest znaczny przypływ kapitału z zewnątrz, zwróciła się do Ligi Narodów — jako jej członek — o udzielenie jej pomocy finansowej. Sprawa ta zbiegła się z zarzutami, wysuniętemi przeciw Liberji, że stosuje u siebie niewolnictwo. Powstała wtedy kwestja liberyjska. Wyłoniona w Lidze odpowiednia komisja postawiła warunek ustanowienia komisji międzynarodowej, która sprawowałaby faktycznie rządy w kraju. Liberja warunku tego nie przyjęła, sprawa pożyczki upadła, a rząd liberyjski podjął starania wybrnięcia z kłopotów finansowych własnemi siłami.

W republice tej nie funkcjonuje ani jedna instytucja kredytowa, ani jeden bank: natomiast sprawy pieniężne załatwiają wszelkie domy handlowe, jako korespondenci różnych banków zagranicznych.

W dzisiejszym stanie rzeczy, jedynym, zdaje się, środkiem zaradczym byłoby założenie własnego liberyjskiego banku emisyjnego i zastosowanie w praktyce własnej waluty i nie posługiwanie się walutą angielską i północno-amerykańską.

Handel

W miejscowościach nadmorskich handel odbywa się w sposób powszechnie i wszędzie praktykowany lub nie wiele odbiega od zwykłych norm wymiany handlowej, t. j. przy użyciu pieniądza jako miernika cen. Natomiast w głębi kraju istnieje jeszcze dawny zwyczaj wymiany towaru za towar. Tubylcy urządzają targi na odpowiednich placach, znoszą tam swe produkty i wymieniają je na różne wyroby miejscowe lub też na sól, wiązanki tytoniu czy też pręty żelaza, które to przedmioty — w okolicach bardzo od morza odległych — przedstawiają dla nich miernik wartości, coś w rodzaju pieniądza.

Naturalnie władze miejscowe dążą do wyrugowania tego pierwotnego sposobu wymiany, co im się powoli udaje.

Plemieniem wykazującem zdolności handlowe jest Mandingo. Tubylcy z tego plemienia przynoszą z Gwinei francuskiej ubrania, tanie sztuki płótna bawełnianego, różne przedmioty ze skóry, żelaza, ozdoby i t. p. i wymieniają je na różne produkty, które przenoszą do Gwinei franc. i tam sprzedają po wyższej cenie. Gdy popyt na produkty kolonjalne jest duży i ceny zagranicą są wysokie, wówczas płacą za nabywane produkty srebrnemi pieniędzmi, mile widzianemi, albowiem służą tubylcom na opłacenie podatków.

Handlem importowo-eksportowym w — szerszym zakresie — zajmują się domy handlowe w Monrowji, niemniej jednak przez „zieloną granicę" uprawia go wspomniane plemię Mandingo, w charakterze pośrednika pomiędzy plemionami liberyjskiemi a kupcami i plemionami w Gwinei franc. Ten handel tubylczy importowo-eksportowy rozwinął się tak znacznie, że stał się źródłem poważnego zysku kupców gwinejskich, a rząd liberyjski zmuszony był rozciągnąć ochronę swych interesów na całą „zieloną granicę" i zwalczać silnie rozwinięty przemyt.

Do Liberji sprowadza się ubrania męskie, konfekcję męską, płótna bawełniane przeważnie kolorowe, nieco obuwia (noszonego w okresie suchym), wyroby szklane, wyroby żelazne, naczynia kuchenne, narzędzia rolnicze, materjały budowlane jak cement i drzewo oraz różne artykuły spożywcze, których kraj nie produkuje, a więc: ryby suszone, bekony, mięso solone, cukier, mąkę, sól, napoje wyskokowe i t. p.

Wszystko to sprowadza się w rozmiarach niezbyt dużych, albowiem ludność tubylcza nie stała się jeszcze pełnowartościowym klientem towaru importowanego. W okresie pomyślnej, światowej sytuacji gospodarczej, gdy zbyt produktów liberyjskich był zapewniony, wtedy i przywóz towarów z zagranicy do Liberji był dość duży. Wartość tego przywozu osiągnęła w r. 1927 najwyższą liczbę, t. j. 2 896 081 dol. am.

Po zachwianiu się światowego stanu pomyślności gospodarczej import do Liberji zmniejszył się, osiągając najniższy stan w 1933 r., t. j. 646 289 dol. am. Głównymi dostawcami przez Monrowję (którędy wchodzi do kraju 60% całego importu) są Stany Zjedn., Holandja, Anglja i Niemcy. Natomiast w imporcie przez „zieloną granicę" uczestniczą różne kraje, t. j. te, które importują do Gwinei franc., a więc także i Francja.

Zastanawiającem jest importowanie do Liberji środków spożywczych jak np. cukru, ryb suszonych i mięsa, a dawniej także i ryżu. Produkty te możnaby prawdopodobnie otrzymywać na miejscu, gdyby ludność tubylcza więcej interesowała się rynkiem miejscowym. Jednak tubylcy jako rolnicy mają słabo rozwinięte swe gospodarstwo. Mają oni nie-

zmiernie małe potrzeby, nie produkują więc artykułów spożywczych w większych ilościach, aniżeli na własne, skromne potrzeby, natomiast więcej interesują się produkcją artykułów wywozu. Pozatem gorący klimat wybrzeża morskiego i bliskiego zaplecza mało sprzyja rolnictwu w pojęciu europejskiem. Wytworzona sytuacja gospodarcza w ostatnich latach wpłynęła na zainteresowanie się tubylców uprawą ryżu i trzciny cukrowej.

W wywozie głównemi artykułami są: olej palmowy, ziarna palmowe, rafja, guttaperka, kauczuk i kawa.

Olej palmowy i ziarna palmowe są otrzymywane w dużej ilości z palm rosnących dziko w lasach. Kupiec, przy nabywaniu tych surowców musi zwracać pilną uwagę na ich jakość, albowiem tubylcy częstokroć dostarczają do handlu produkty te w stanie nieodpowiednim: olej palmowy zjełczały, a ziarna kakaowe stęchłe. Natomiast włókno rafji, rosnącej nad brzegami rzek, jest doskonałe w gatunku, ale popyt na to włókno jako na artykuł wywozu, jest mały. Tubylcy używają rafji na pokrycie dachów, jako włókna do wiązania belek, na ogrodzenia i t. d. Uprawa nie wymaga żadnych trudów, gdyż rafja rośnie dziko — jedyny więc trud poniesiony, to zbiór i przygotowanie do handlu.

Kauczuk jest otrzymywany przez tubylców z drzew rosnących dziko w lasach, oraz przez plantacje amerykańską i angielską — z drzew specjalnie sadzonych. Kawa liberyjska, mimo iż jest w dobrym gatunku, ale nieodpowiednio przygotowywana do handlu, ma niższą cenę, niż kawa z innych kolonij.

Wartościowo największy wywóz osiągnęła Liberja w 1925 roku, t. j. za 1 911 053 dol. am. Wywieziono wtedy 9 tys. ton ziarn palmowych, 2 800 ton oleju palmowego i około 6 000 ton rafji. Jakkolwiek do 1929 r. eksport utrzymywał się na pewnej wysokości, to jednak w następnych latach zaczął obniżać się i doszedł w 1933 r. do 637 503 dol. am., t. j. niemal zrównał się z importem.

Uwagi

Nie ulega wątpliwości, iż Liberja jest krajem zasobnym w różnego rodzaju bogactwa naturalne, obejmujące przedewszystkiem świat roślinny. Lasy liberyjskie przedstawiają olbrzymie bogactwo w palmach oleistych, rafji oraz w różnych gatunkach drzew egzotycznych cenionych na wyrób mebli.

Czynnikiem, mogącym podnieść kraj i wytworzyć w nim stan kwitnący, byłby element kolonizatorski w znaczeniu plantacyjnem, który podjąłby uprawę użytkowych roślin tropikalnych. Warunki do takiej

— na wielką skalę rozwiniętej — uprawy istnieją bezsprzecznie. Gorący klimat i urodzajna gleba oraz duża ilość tubylczych rąk do pracy są podstawowemi warunkami dla produkcji na wielką skalę roślin tropikalnych, jako surowców dla przemysłu krajów europejskich.

Jednak dotychczas Liberja nie budziła zbytniego zainteresowania jako teren plantacyjny i jako kraj produkcji surowców kolonjalnych. Jako państwo wolne i niepodległe nie cieszy się Liberja zainteresowaniem krajów kolonjalnych, z których płyną kapitały na zakładanie plantacyj i na różnego rodzaju inwestycje, związane z produkcją kolonjalną. Pewne zainteresowania plantacyjne — w małym zresztą zakresie — wykazali Anglicy oraz znaczniejsze Amerykanie. Przedsiębiorstwem nastawiającem się na masową produkcję kauczuku jest Firestone Rubber Comp., założone przez kapitał amerykański. Posiada ono 1 milj. akrów, przeznaczonych na plantację drzew kauczukowych, z czego dotychczas objęło w posiadanie 100 000 akrów. W rozmiarach swych jest to bodaj, że największa plantacja kauczuku na zachodniem wybrzeżu Afryki.

Przedsiębiorstwo to jest jednym z ważkich czynników wewnętrznego rozwoju i postępu Liberji. Tubylcy, pracując na plantacji tej, otrzymują płacę 6—7 pensów dziennie[1]) (t. j. obecnie 65—75 gr), mieszkają w schludnych domkach przedsiębiorstwa, zaopatrują się w sklepach kompanji, gdzie po umiarkowanych cenach mogą otrzymać towary pierwszej potrzeby oraz korzystają ze szkoły i szpitala, założonych i utrzymywanych przez kompanję.

Mimo kilkuletniego istnienia kompanja ta prawie nie produkuje kauczuku, jakkolwiek zatrudnia rocznie po kilka tysięcy robotników. Powodem tej niezmiernie małej produkcji są zbyt niskie światowe ceny kauczuku. Robotnicy zatrudnieni są wyłącznie przy wycinaniu lasu i sadzeniu drzewek kauczukowych. Plantacja jest więc stale rozwijana.

Drugiem poważnem przedsiębiorstwem było (jeszcze przed kilkunastu laty) w pobliżu Monrowji, Liberian Rubber Corporation Ltd., (założone w 1904 r. — właścicielami są Liberyjczycy), które posiadało sto kilkadziesiąt tysięcy drzew kauczukowych, obecnie prawie nie eksploatowanych. Plantację tę dzierżawi Firestone Rubber Co.

Wprowadzenie urządzeń do odpowiedniego wyrobu oleju palmowego, również przyczynić się może do podniesienia dobrobytu ludności, albo-

[1]) Płaca dzienna tubylca da plantacji wynosi według postanowień oficjalnych 1 szylinga oraz 3 pensy na żywność, ale płace powszechnie stosowane wynoszą 6—7 pensów — 1 pens = około 11 groszy (notowania z czerwca 1935).

wiem olej ten jest nietylko przedmiotem eksportu, ale stanowi także poważny środek odżywczy ludności tubylczej, jako tłuszcz powszechnie używany do potraw. Podniesienie jego jakości i wytworzenie dobrego gatunku może mieć poważny wpływ na zbyt zagranicę i wewnątrz kraju.

Plantacje kawy, dawniej dość licznie zakładane, po zaznaczeniu się niskich cen przed kilku laty, zostały w znacznej liczbie zaniedbane Odpowiednie, zasobne w gotówkę i urządzenia plantacje kawy mogłyby rozwinąć tę gałąź bogactwa kraju.

Produkcja bawełny — której drzewa rosną dziko — wystarczająca obecnie zaledwie na potrzeby tkactwa tubylczego, dalej produkcja kakao, trzciny cukrowej i bananów jest zaledwie w zaczątkach. Warunki rozwoju ma ona w całej pełni. Również i w dziedzinie hodowli możnaby osiągnąć dobre wyniki, zwłaszcza nad granicą wschodnią na wyżynie Mandingo, skąd odbywałoby się dostarczanie bydła na potrzeby ludności wybrzeża morskiego.

Kraj nie jest zasobny w gotówkę, konieczny więc jest przypływ kapitałów z zewnątrz, a kapitał ten płynie — dotychczas — przedewszystkiem do tych krajów tropikalnych, które budzą specjalne zainteresowania krajów europejskich, jako ich kolonje. Liberja zdana jest wyłącznie na własne siły lub też na oparcie się o jakis uprzemysłowiony kraj z którym wywiązałaby się racjonalna współpraca w dziedzinie gospodarczej. Niemniej jednak ważną jest sprawa waluty liberyjskiej, której utworzenie stworzyłoby lepszą sytuację gospodarczą kraju.

Brak komunikacji wpływa ujemnie na rozwój spraw gospodarczych. Liberja nie posiada żadnej kolei, dróg ma zaledwie około 160 km (z Monrowji do plantacji amerykańskiej i dalej do Takata, część drogi za rzeką S. Paulo i trzecia droga w północnej częsci kraju, ponadto plantacja amerykańska ma około 45 km dróg na swym terenie do własnego prywatnego użytku). Właściwemi komunikacjami kraju są tylko rzeki oraz ścieżyny leśne. Liberja stoi więc wobec narzucającej się konieczności zbudowania nowoczesnych środków komunikacji.

Oświata wśród tubylców nie przeniknęła jeszcze do wszystkich warstw ludności. „Cywilizowani" rozumią całą doniosłość i korzyści płynące z nauki, ich dzieci pobierają wykształcenie w początkowych szkołach miejscowych i misyjnych oraz kończą studja w dwu wyższych uczelniach-kolegjach w Monrowji, lub udają się zagranicę, gdzie odbywają studja uniwersyteckie. Podniesienie oświaty szerokich mas — do czego usilnie dąży centralny rząd w Monrowji — przyczyni się w znacznej mierze do rozwinięcia kraju.

W dziedzinie handlu wykazuje Liberja dość słaby rozwój. Mniej więcej równie liczna ludność sąsiedniej kolonji Sierra Leone ma 4 razy większą wymianę handlową z zagranicą, aniżeli Liberja. Jeśli się zważy że możliwości handlowe Sierra Leone wcale nie są wyczerpane, to z tem większą wyrazistością zaznaczają się w Liberji różnorakie możliwości dla aktywności kupców.

Geologicznie Liberja nie jest jeszcze zbadana. Niemniej jednak poszukiwania Chartered Liberian Development Comp., przeprowadzone w Liberji kapitałem angielskim wykazały istnienie takich minerałów jak: ruda miedzi, ruda cynku, mika, hematyt (ruda żelaza), złoto i diamenty — te dwa ostatnie wprawdzie w małej ilości były jednak eksploatowane przez małe przedsiębiorstwa nad rzeką S. Paulo. Skoro w okolicznych kolonjach stwierdzono istnienie różnych kopalin i wiele z tych kopalin eksploatuje się, to trudno przypuścić, aby specjalnie Liberja miała być ich pozbawiona. Prawdopodobnie zasoby mineralne są duże, wymagają jednak przeprowadzenia odpowiednich poszukiwań (bardzo zresztą utrudnionych z powodu gęstych lasów) oraz zainteresowania kapitałów do ich eksploatacji.

Znacznem utrudnieniem dla aktywności białych pionierów na terenie Liberji jest jej tropikalny klimat, z różnemi niedogodnościami, które — zresztą — występują nietylko w Liberji, ale we wszystkich innych krajach tropikalnych z większem lub mniejszem natężeniem, a więc tak samo w sąsiedniej Sierra Leone, w Gwinei francuskiej i na Wybrzeżu Kości Słoniowej, gdzie biali plantatorzy wkładają swe kapitały i pracę. We wszystkich jednak krajach tropikalnych zastosowanie znanych już środków przeciw chorobom tropikalnym oraz zastosowanie zasad higjeny daje możność stworzenia pewnych warunków bytowania. Wykazała to praktyka różnych narodów, władających kolonjami, gdzie obywatele ich pracują dla swego dobra i dla dobrobytu swych krajów macierzystych, nie zrażeni ani malarją, czy innemi chorobami, ani też wysokim stanem ciepłoty.

Rząd liberyjski pod wpływem Ligi Narodów zaangażował doradców europejskich dla spraw ekonomicznych i sanitarnych. Do Liberji wyruszyli w charakterze doradców rządu dwaj Polacy: inż. T. Brudziński i lekarz Dr. Babecki.

Wkrótce potem zaznaczyły się w Liberji polskie poczynania. Liga Morska i Kolonjalna skierowała do kraju tego kilku polskich plantatorów, którzy zorganizowali się w Syndykat Polskich Plantatorów, z głównym celem nawiązania współpracy gospodarczej pomiędzy Polską i Liberją.

Poczynania te w zakresie plantacyjnym i handlowym (w Monrowji własne składy towarowe) są jeszcze w początkowym stanie rozwoju — zbyt bowiem krótki czas upłynął od ich podjęcia — aby aktywność polska mogła już w sposób wyrazisty zaznaczyć się na tym terenie. Nie ulega jednak wątpliwości, że kilkadziesiąt, czy chociażby tylko kilkanaście plantacyj polskich — w obecnym stadjum rozwoju Liberji — będzie miało poważne znaczenie dla gospodarczych spraw liberyjskich, a w wymianie towarowej może przysporzyć wiele korzyści obu krajom.

Materjały czerpane z:

„The Republic of Liberia“, autor: Momolu Massaquoi (Konsul liberyjski w Berlinie).

„The Republic of Liberia“, autor: R. C. F. Maugham (Angielski konsul gen. w Monrowji).

„The African Republic of Liberia and the Belgian Congo", autor: R. P. Strong (uczestnik lekarskiej misji: Hervard African Expedition — do Liberji i Konga Belgijskiego).

Czasopisma kolonjalne:

„African World“.
„L'Afrique Française Occidentale“.

INŻ. STANISŁAW K. KOCHANOWSKI

KRĄŻOWNIKI[1]

I.

Zadania

Krążownikami (których rolę spełniły w epoce żaglowców fregaty i korwety) nazywamy okręty, przeznaczone do: 1) rozpoznania strategicznego i taktycznego, 2) ochrony własnej i niszczenia wrogiej żeglugi handlowej, 3) współdziałania z okrętami bojowemi, celem umożliwienia ostatnim ześrodkowania wszystkich swych sił na głównem zadaniu, t. j. na zniszczeniu nieprzyjacielskiej floty bojowej w boju eskadrowym.

Dwa zasadnicze typy

Różnorodność tych zadań doprowadziła do różnorodności typów krążowników. Zasadniczo typy te są dwa: krążowniki lekkie, a więc nieprzeznaczone do boju eskadrowego oraz krążowniki bojowe, współdziałające z okrętami bojowemi w boju eskadrowym; typ ostatni (krążownika bojowego) jest na wymarciu.

Cechy

1. Krążowników rozpoznania strategicznego: bardzo duża szybkość, uzbrojenie i opancerzenie umożliwiające walkę z lekkiemi jednostkami nieprzyjaciela.
2. Krążowników rozpoznania taktycznego: szybkość o parę węzłów większa od szybkości eskadry bojowej; opancerzenie, wytrzymałe na działanie pocisków artylerji średniej jednostek bojowych, uzbrojenie lżejsze niż krążowników rozpoznania strategicznego.

---

[1]) Patrz: 1) Zagadnienie krążowników, Przegląd morski Nr. 31, 32; 2) Flota przyszłości, Przegląd Morski Nr. 18; 3) Krążowniki typu waszyngtońskiego, a niemiecki krążownik opancerzony Admiral Scheer, Przegląd Morski Nr. 13.

3. Krążowników do ochrony własnej żeglugi handlowej: uzbrojenie umożliwiające zwalczanie korsarzy na- i podwodnych oraz płatowców na wszystkich azymutach[1]) (o ile chodzi o zwalczanie płatowców — możliwie duży ostrzał sferyczny).
4. Krążowników do niszczenia wrogiej żeglugi handlowej (korsarzy): wielki promień pływań, uzbrojenie takie jak na krążownikach dwu poprzednich kategoryj (o ile korsarzami będą pomocnicze krążowniki czyli frachtowce) lub takie jak na krążownikach rozpoznania strategicznego (będą to krążowniki do działania na wodach, gdzie zachodzi możliwość spotkania się z nieprzyjacielskiemi jednostkami lekkiemi dowolnej kategorji) z tego względu powinny te okręty korsarskie mieć dużą szybkość.

   Korsarze mogą mieć również miny, o ile danego rejonu nie możemy zaminować z okrętów podwodnych.
5. Krążowników bojowych: pancerz odporny na działanie pocisków wielkich kalibrów; uzbrojenie, umożliwiające walkę z artylerją główną okrętów bojowych, szybkość nieco większa niż okrętów bojowych.

Realizacja właściwości

Wymienione wyżej cechy nie są zrealizowane w całej pełni i w sposób harmonijny.

Złożyło się na to kilka przyczyn. Flota każdego państwa jest rozbudowywana w przewidywaniu sprostania wymaganiom, wynikającym z tych zadań, jakie polityka przekaże siłom zbrojnym do wykonania. Na właściwości jednostek pływających wywierają więc wpływ czynniki gospodarcze, geograficzne, polityczne, strategja i taktyka wreszcie technika. Dlatego postawiłem technikę na ostatniem miejscu, że jej rola ogranicza się do zbudowania jednostek posiadających cechy, żądane przez odbiorcę czyli państwo; jeśli więc minister marynarki wojennej i jego szef sztabu dojdą do przekonania, że celem wykonania zadań, postawionych flocie przez rząd, należy zbudować np. krążowniki szybkie i możliwie silnie wyposażone w artylerję danego kalibru, to zadaniem konstruktora jest zaprojektowanie okrętu odpowiadającego tym wymaganiom i nic ponadto. (Pomijam tutaj, zresztą niezmiernie rzadki, wypadek, gdy konstruktor projektuje samodzielnie nowy typ okrętu i projekt swój przedstawia kierownictwu floty do rozważenia, gdyż i wtedy musi on uwzględnić wyżej wymienione czynniki, w przeciwnym bowiem razie może dać projekt technicznie dobry, lecz np. strategicznie nie do

[1]) T. zn. lecących w dowolnym kierunku w stosunku do kierunku jazdy okrętu.

użycia; wyobraźmy sobie, że konstruktor przedstawia Admiralicji brytyjskiej projekt okrętu bojowego o zanurzeniu 11 m, najpewniej dostojni Lordowie Admiralicji odrzuciliby taki projekt, ponieważ kanał Sueski ma głębokość 10,5 — 11 m, a wycieczki szlakiem Vasco de Gamy wyszły z mody od siedemdziesiątych lat zeszłego stulecia).

Całkiem inną sprawą jest wartość użytkowa takiego okrętu zarówno z punktu widzenia strategji jak i taktyki. Prócz tego na listach flot figurują jednostki budowane kilkanaście lat temu, a więc nie zawsze odpowiadające obecnym poglądom i obecnym możliwościom techniki.

Po wielkiej wojnie zapanowała „manja" rozbrojenia, wyrażająca się w usilnem wmawianiu w masy przekonania, że prawdziwy pokój zapanuje wtedy, gdy na listy flot wejdą jednostki małe o artylerji średniego kalibru. Kulisy takiego poglądu są następujące. Zmienione położenie polityczno-strategiczne, wyrażające się w przeniesieniu środka ciężkości polityki na ocean Spokojny oraz konieczność zapewnienia ochrony własnej żegludze handlowej spowodowały wysunięcie koncepcji t. zw. krążowników waszyngtońskich. S. Z. A. P. były gorliwym promotorem tej koncepcji, gdyż... ich stocznie, budujące frachtowce, były liczne i zaprawione w produkcji seryjnej podczas wielkiej wojny (studja nad taką produkcją były tam prowadzone na kilkanaście lat przed wojną, a nawet w 1900 zbudowano specjalnie w tym celu stocznię New York Shipbuilding Co w Camden pod Filadelfją), i ustaliły rekord, budując 12000-tonnowy frachtowiec w ciągu 54 dni, zaś 3500-tonnowy w ciągu 14 dni, natomiast tylko bardzo nieliczne stocznie były wyspecjalizowane w budowie okrętów bojowych. Zdawało się więc, że seryjna budowa krążowników standardowych o niedużej wyporności będzie łatwa i szybka, a więc tania, a zatem projektowane rozwiązanie zapewni przewagę potężnemu przemysłowi zaprawionemu do produkcji seryjnej i masowej i jednocześnie nie obciąży kieszeni obywateli niepopularnemi podatkami. Konferencja waszyngtońska skończyła się i przejawił się pech..., który chciał, że właśnie S. Z. A. P. mają wielkie trudności techniczne przy budowie krążowników standardowych.

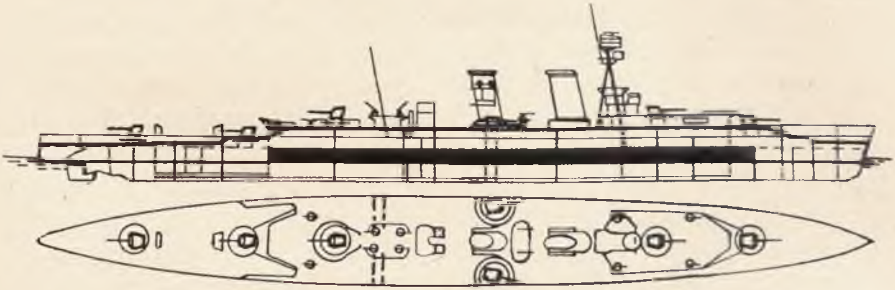
Przekonanie o rozstrzygającem znaczeniu szybkostrzelnej i licznej artylerji doprowadziło do budowy „puszek od sardynek", to znaczy okrętów pozbawionych pancerza (a więc czynnika obrony) lecz wyposażonych bogato w artylerję średniego kalibru i bardzo szybkich, chociaż, już podczas wojny rosyjsko-japońskiej krążowniki szybkie, lecz słabo opancerzone, okazały się bezwartościowe. Powoli nastąpiło otrzeźwienie, a z niem nawrót do starej prawdy o konieczności zachowania równowagi między pancerzem i uzbrojeniem artyleryjskiem. Są jeszcze od-

chylenia od tej prawdy, np. Japonja systematycznie wyposaża swe jednostki lekkie w artylerję za potężną ilościowo w stosunku do wyporności.

II.

Opis poszczególnych typów

W okresie wielkiej wojny Anglja zaczęła budować krążowniki do ochrony żeglugi (program 1915—1916) klasy Raleigh (rys. 1 i 2) o wyporności 9.900 t, szybkości 30 węzłów, uzbrojone w 7 armat 190 mm, pancerz ich miał grubość 76 mm.



Rys. 1 i 2.

Prototyp krążowników 10.000 t

Obecnie przedstawicielami tej klasy są Hawkins (1917), Frobisher (1920), Effingham (1921) i Vindictive (1918), o cechach następujących: długość całkowita 184,5 m, szerokość 19,8 m, zanurzenie maximalne 6,25 m, wyporność 9.770—9.996 tonn, uzbrojenie: oprócz 7 (6) armat 190 mm, 3—4 armat 102 mm pl., 6 wyrzutni torped 533 mm (4 nadwodne i 2 względnie 1 podwodna), opancerzenie: pas 51—76 mm, boki (dziób, rufa i nad pasem) 63—38 mm, górny pokład 25 mm, pokład nad sterem 38—25 mm, baszta bojowa 76 mm. Turbiny[1]) 60—65.000 KM na wale, 4 śruby, 12 kotłów Yarrow, szybkość 30—30,5 węzła. Normalny zapas paliwa 1.000 tonn ropy, maximalny 2.150 t (Hawkins 2.600 t).

Armaty 190 mm przy elewacji 30^0 dotykają zamkami pokładu; donośniki[2]) są hałaśliwe w pracy tak, że utrudniają łączność telefoniczną. Armaty te są umieszczone pojedyńczo.

Krążowniki klasy Raleigh były prototypem krążowników waszyngtońskich 10.000-tonnowych.

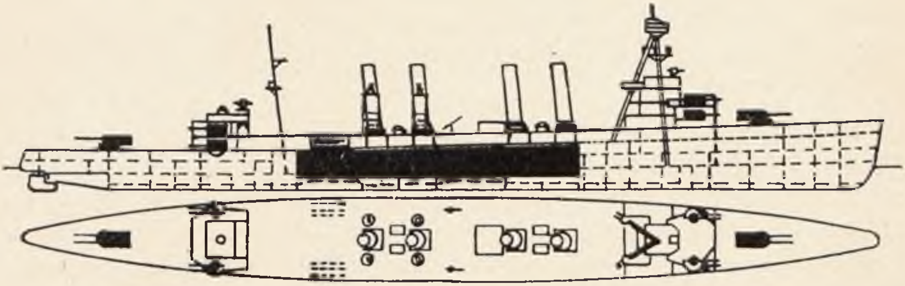
---

[1]) Patrz: Nowoczesne mechanizmy napędowe okrętów wojennych i handlowych — Przegląd Techniczny Nr. 5/1934.

[2]) Urządzenia do dostarczania amunicji z komór do armat.

Prototyp krążowników lżejszych

Prototypem krążowników standardowych lżejszych jest klasa Omaha (1920) (rys. 3 i 4), licząca 10 okrętów. Okręty tej klasy mają wyporność normalną[1]) 7.500 t (przy pełnem obciążeniu 9.000 t). Wymiary ich są następujące: długość 169,3 m, szerokość 16,76 m, zanurzenie



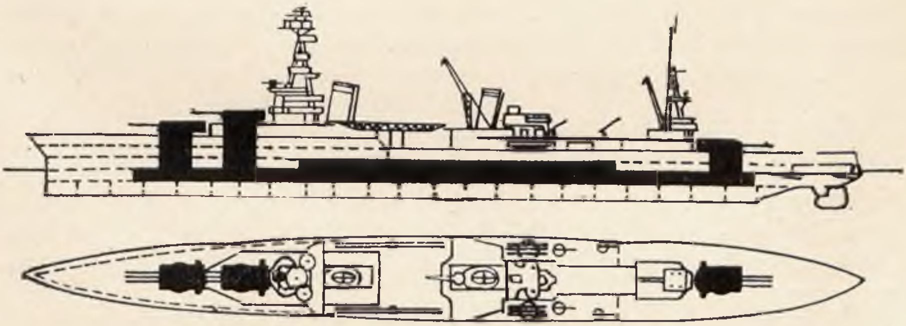
Rys. 3 i 4.

średnie 4,34 m, uzbrojenie (początkowo projektowano 8) 12 (na niektórych okrętach 10) armat 152 mm, opancerzenie: boki 76 mm, górny pokład 38 mm. Turbiny (Westinghouse Parsons, Curtis lub Parsons) 90.060 — 97 722 KM, 12 kotłów Yarrow lub White-Forster o powierzchni ogrzewalnej 8.369—8.439 m², 4 śruby. Szybkość przy 90 000 KM na wale 33,7 węzła. Zapas ropy — 2 000 t. Promień pływań 10 000 mil /15 węzłów lub 7.100/ 20 węzłów. Klasa Omaha odznacza się swoistem rozmieszczeniem armat, osłoniętych tylko tarczami przeciwodłamkowemi.

Wróćmy jednak do krążowników 10.000 t. wyporności standard[2]).

Krążowniki 10.000 t. S. Z. A. P.

Klasa Augusta (6 okrętów floty S. Z. A. P.) założona w 1928 r., ukończona w 1931 (rys. 5 i 6).



Rys 5. i 6.

[1]) T. zn. z $\frac{1}{3}$—$\frac{2}{5}$ paliwa i $\frac{1}{2}$ wody słodkiej i do mycia.

[2]) wyporność standardowa = wyporność okrętu z wodą w kotłach i rurach, wodą do mycia i picia dla załogi lecz bez paliwa i wody dla maszyn.

Wyporność standardowa 9 050 t; długość 183 m, szerokość 19,8 m zanurzenie średnie 5,35 m; uzbrojenie 9 armat — 203 mm/55, 4—127 mm pl., 6 pokładowych wyrzutni torped 533 mm. Opancerzenie: pas 76 mm, pokład 25,4 mm, wieże armatnie 38 mm. Turbiny Parsons z przekładnią [1]), moc na wale 107 000 KM, szybkość 32,7 węzła; śrub 4; 8 kotłów White-Forstec, w 4 kotłowniach, o powierzchni ogrzewalnej 8 600 m²; ciężar maszyn 2 161 t; 4 zespoły turbogeneratorów po 250 kilowatów każdy, 120—240 wolt.

Klasa ta, będąca znacznie ulepszoną odmianą Pensacola [2]) okazała się nie nadzwyczajnie udana. Celem uniknięcia znacznych drgań Pensacoli kadłuby klasy Augusta wzmocniono. Prócz tego na Northampton założono większe stępki przeciwprzechyłowe, aby usunąć mocne przechyły poprzeczne, wywołane zbyt niskiem położeniem środka ciężkości. Rozwiązanie to nie jest ostateczne, gdyż jeżeli zbiorniki przeciwprzechyłowe [3]) Pensacoli okażą się skuteczne w takim razie będą one zastosowane i w klasie Augusta.

Wzorowanemi na Augusta są okręty klasy Portland (2 okręty, 1930—1933) o wyporności 9 950 t standard, długości 178 m (na linji wodnej), szerokości 20,2 m, zanurzeniu 5,34 m, uzbrojone w 9 armat 203 mm/55 i 8 — 127 mm pl. lecz nie posiadające wyrzutni torped; opancerzenie: pas grubości 76—102 mm, pokład 25,4 mm, wieże 38—76 m.

Turbiny Parsons z przekładnią, 107 000 KM na wale; szybkość 32,5 węzła; 8 kotłów White-Forster; 4 śruby. W porównaniu z Augustą masy rozłożono inaczej, celem zmniejszenia wysokości metacentrycznej, a więc uczynienia okrętu bardziej „sztywnym" na pełnem morzu. Prócz tego 1 000 t nadwagi w stosunku do Augusty zużyto na opancerzenie poziome. Ponieważ jednak zmiany te przeprowadzono w zbyt daleko posuniętem stadjum budowy, przeto nie można było osiągnąć całkowitej korzyści z tej nadwagi.

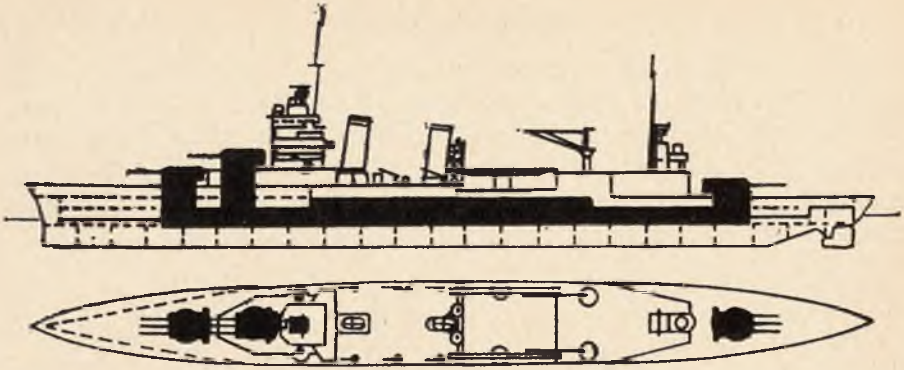
Lepszem rozmieszczeniem pancerza odznacza się klasa Minneapolis (rys. 7 i 8), wyporność 10 000 t standard, długość na wodnicy 175 m, szerokość 18,9 m, zanurzenie 5,95 m; uzbrojenie: 9—203 mm/55, 8—127 mm pl., wyrzutni torped niema; opancerzenie: pas 76—102 mm pokład 38—51 mm, wieże 38—76 mm. Lepsze opancerzenie osiągnięto

---

[1]) Przekładnia pozwala na obracanie się śruby z małą ilością obrotów przy dużej ilości obrotów wirników turbiny.

[2]) 10 000 tonn, 10 armat 203 mm 55, 4—127 mm/25 pl. 32,5 węzła.

[3]) Są to zbiorniki przeznaczone do zmniejszenia przechylenia się okrętu na boki.

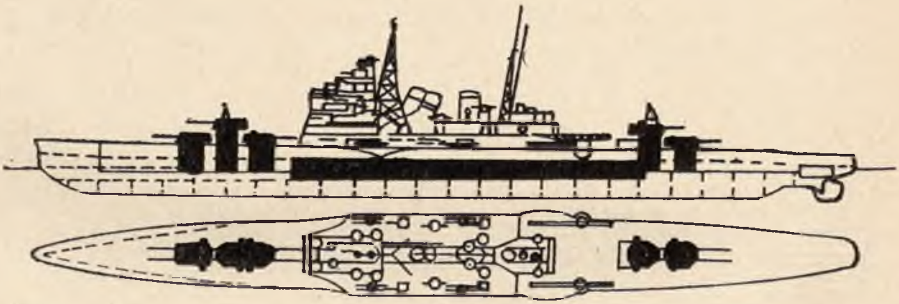


Rys. 7 i 8.

przez zaoszczędzenie na wadze okrętu drogą zastosowania spawania elektrycznego oraz użycia lżejszych armat 203 mm i podstaw do nich. Poza tem klasa ta nie różni się od Portlandu.

Krążowniki japońskie

Silnem uzbrojeniem odznaczają się japońskie krążowniki klasy Atago (Takao, Chokai, Maya, 1930—1931) (rys. 9 i 10) o wyporności 10 000 t standard; długość (między prostopadłemi) 192 m, szerokość 17,35 m, zanurzenie 5,02 m; uzbrojenie: 10 armat 203 mm/50, 4 — 120 mm pl., 8 pokładowych wyrzutów torped 533 mm; opancerzenie: pas 76—

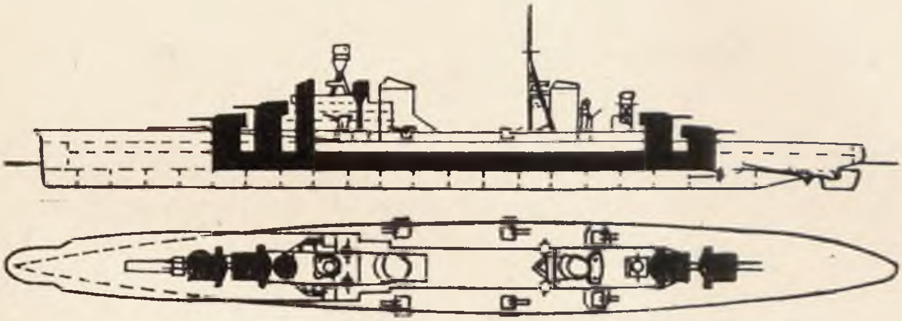


Rys. 9 i 10.

102 mm, oraz pokład i wieże; opancerzenie pokładu (i pionowe) nad kotłownią i maszynownią ma 125 m długości. Turbiny z przekładnią, 130 000 KM na wale, szybkość 33 węzły max. (przy pełnem obciążeniu). Kotły Kampon. 2 000 tonn ropy. Promień pływań 14 000 mil/14—15 węzłów. Kadłub potrójny, zaprojektowany tak, aby zapewnić możliwie największą odporność na ataki podwodne.

Krążowniki włoskie

Jeżeli chodzi o silne opancerzenie to cechuje ono krążowniki włoskie m. in. klasy Zara założonej w 1928—1929 (Pola, Fiume, Gorizia, rys. 11 i 12), o wyporności 10 000 t standard[1]); długość 188 m, szerokość 20,5 m, zanurzenie 5,6 m, uzbrojenie: 8 armat 203 mm/53, 16 armat 100 mm/47 pl., 8 pokładowych wyrzutni torped 533 mm, opancerzenie: pas 137 mm, wieże 127 mm, 114 mm grodzie poprzeczne, baszta

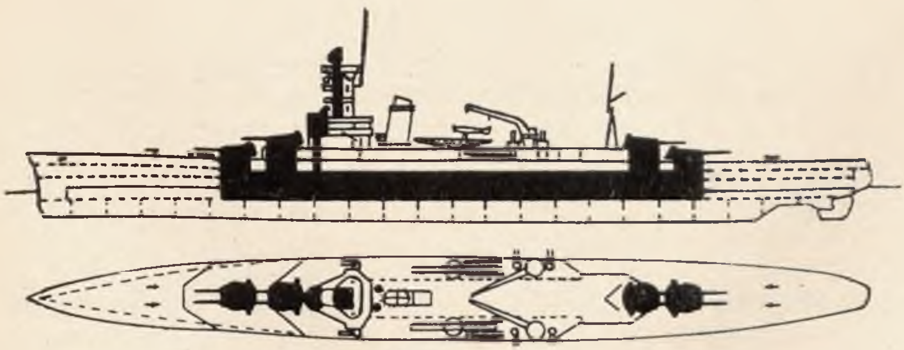


Rys. 11 i 12.

bojowa 76 mm i pokłady 51 mm. Turbiny Parsons z przekładnią 95 000 KM na wale, szybkość 32 węzły.

Krążownik francuski

Silne opancerzenie posiada również francuski Algerie (1932), rys. 13 i 14; wyporność standardowa 10 000 t; długość 188 m, szerokość 19,8 m,



Rys. 13 i 14.

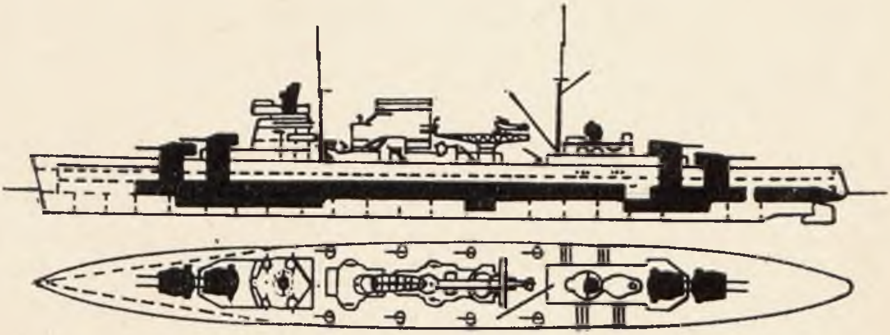
[1]) Podobną wyporność i uzbrojenie ma Bolzano (1933); który, na ośmiogodzinnej próbie, rozwinął 38 węzłów (szybkość normalna 35,5 węzły, moc maszyn 150 000 KM na wale, tak jak i w klasie Trento).

zanurzenie 6,09 m; uzbrojenie: 8—203 mm nowego wzoru, 12 — 102 mm pl., 6 wyrzutni torped 533 mm; opancerzenie: pas 102 mm, „bulges“ wewnętrzne, grubość kadłuba 40 mm. Opancerzenie wewnętrzne jest rozmieszczone tak, aby zapewnić ochronę przed atakiem lotniczym i podwodnym. 4 turbiny z przekładnią Rateau 80 000 KM; 8 kotłów Penhoët. Szybkość 32 węzły. Promień pływań 5 000 mil/15 węzłów.

Krążownik ten jest odpowiedzią na Zara.

Krążowniki hiszpańskie

Krążowniki hiszpańskie Baleares (1932) i Canarias (1931), rys. 15 i 16), mają silne opancerzenie komór (bodaj one jedynie) oraz silne wyposażenie torpedowe; wyporność 10 000 t standard (12 230 t przy pełnem obciążeniu); długość 194 m, szerokość 19,5 m, zanurzenie średnie 5,28 m;

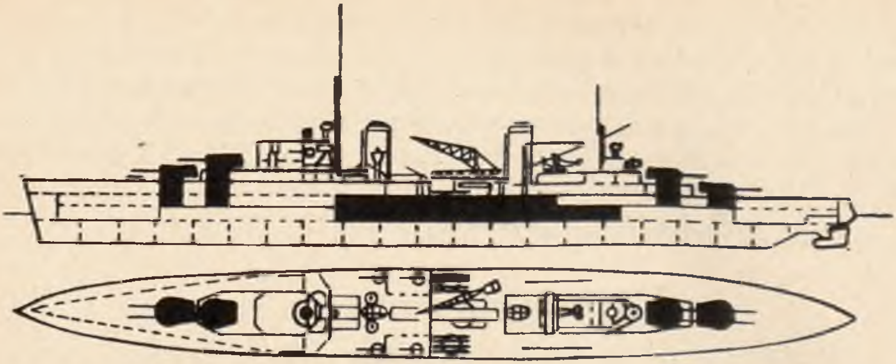


Rys. 15i 16.

uzbrojenie: 8 armat 203 mm, 8 armat 120 mm pl., 12 wyrzutni torped 533 mm; opancerzenie: pas 51—38 mm, wieża 25,4 mm, komory 102 mm. Turbiny Parsons z przekładnią 90 000 KM na wale; szybkość 33 węzły; 8 kotłów Yarrow; promień pływań 8 000 mil/15 węzłów.

Krążowniki lżejsze angielskie

Z krążowników mniejszych wymienię angielskie Amphion (1931) oraz należące do tej samej klasy Apollo i Phaeton (1932) (rys. 17 i 18), o wyporności 7 000 tonn; długość 170 m, szerokość 16,8 m, zanurzenie (średnie) 4,88 m; uzbrojenie: 8 armat 152 mm; 4 armaty 102 mm pl., 8 wyrzutni torped 533 mm; opancerzenie: wieże 25,4 mm, mostek 25,4 mm, boki 51—76 mm. 4 turbiny Parsons impulsywno-reakcyjne 72 000 KM

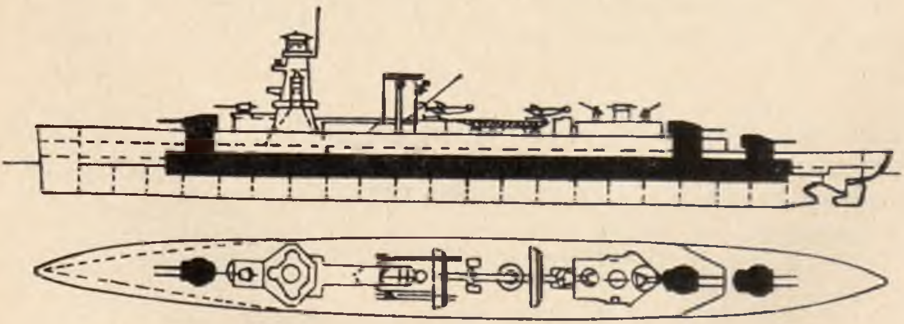


Rys. 17 i 18.

na wale; szybkość 32,5 węzła; 4 śruby. Okręty te są modyfikacją Leander. W porównaniu z Omaha zyskują na lepszem zabezpieczeniu swej artylerji głównej, natomiast tracą na szybkości i opancerzeniu boków.

Krążownik holenderski

Holenderski krążownik 1932 dla Indyj Wschodnich, De Rnyter (rys. 19 i 20), o wyporności 6 000 tonn odznacza się silniejszą rufową artylerją główną. Cechy jego są następujące: długość 171 m, szerokość 15,7 m, zanu-



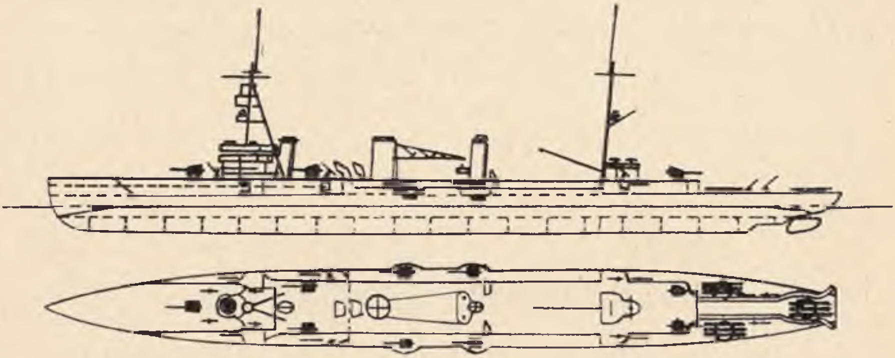
Rys. 19 i 20.

rzenie 6,91 m; uzbrojenie: 7 armat 152 mm/50; 4 armaty 102 mm/40 pl., opancerzenie: pas 76 mm grubości, 3 960 mm szerokości i 135 000 mm długości. 2 zespoły turbin Parsons 80 000 KM z przekładnią; szybkość 32 węzły; kotły Yarrow.

Krążowniki — stawiacze min

Niektóre krążowniki są stawiaczami min. Z pośród nich wymienię trzy: Profintern (ex Swietlana), Emil Bertin i Gotland.

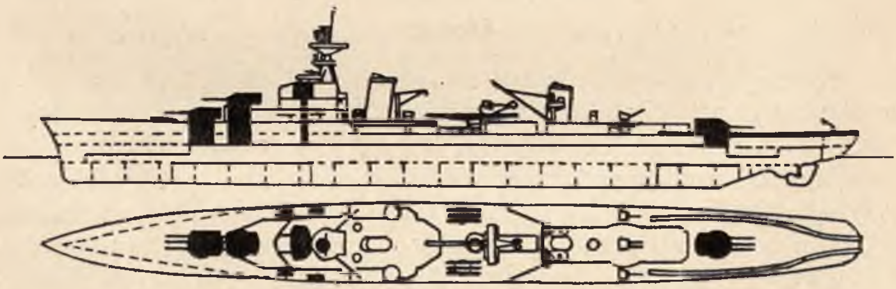
Profintern, rys. 21 i 22 (1915, ukończony po modernizacji w 1925), wyporność 6 800 tonn, długość 154,5 m, szerokość 15,3 m, zanurzenie 5,58 m, uzbrojenie: 15 armat 130 mm/55, 4 armaty 102 mm pl., 9 wyrzutni torped 533 mm, 100 min; opancerzenie: pokład 25,4 mm, tarcze



Rys. 21 i 22.

działowe 76 mm baszta bojowa. Turbiny Brown Curtis 50 000 KM, szybkość 29,5 węzła; 13 kotłów Yarrow; paliwa 540 tonn węgla i 690 tonn ropy. Promień pływań 470 mil na pełnej szybkości.

Emil Bertin (1931—1934), rys. 23 i 24, wyporność 5 886 tonn, długość 167 m, szerokość 16 m, zanurzenie 5 m, uzbrojenie: 9 armat 152 mm, 4 armaty 89 mm pl., 8 — 37 mm pl., 6 wyrzutni torped 550 mm, miny (ilość nieznana). Jest on ewolucją Plutona, ukończonego w 1931,



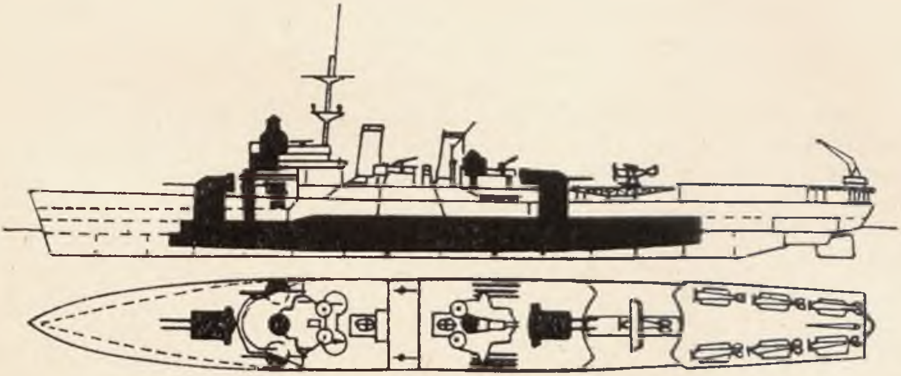
Rys. 23 i 24.

o wyporności 4 773 tonn, wymiarach 143,8 × 15,5 × 5,18 m, uzbrojeniu złożonem z 4 armat 140 mm, 10 — 37 mm pl., zupełnie nieopancerzonego;

2 turbin, Breguet 57 000 KM na wale, z przekładnią; szybkość 30 węzłów; 4 kotły; ropy 1 200 tonn. Emil Bertin jest pierwszym francuskim okrętem wojennym o wieżach trójdziałowych.

Krążownik — stawiacz min — lotniskowiec

Szwecki Gotland, rys. 25 i 26, jest unikatem, gdyż jest to krążownik stawiacz min-lotniskowiec. Oto jego dane: wyporność 4 600 tonn, długość na wodnicy 130 m, szerokość 14,55 m, zanurzenie maximalne 4,88 m, uzbrojenie: 6 armat 152 mm wz. 30; 4 — 76 mm pl., wzoru



Rys. 25 i 26.

28; 6 wyrzutni torped 533 mm, miny w ilości nieznanej; opancerzenie: 16—28 mm, grodzie pionowe[1]), 28 mm dymnice, 28—51 donośniki, 51 baszta bojowa, pas, wieże, 2 zespoły turbin de Laval 33 000 KM na wale z przekładnią, szybkość 27 węzłów; 2 śruby; 4 kotły. Może wziąć 7—8 płatowców.

Ocena

Krążowniki stawiacze min można uważać za jednostki doświadczalne o wątpliwej wartości praktycznej, gdyż nie będą one w stanie wykonywać swego zadania, t. zn. stawiać min, bez ochrony, a więc ich uzbrojenie artyleryjskie jest niepotrzebne (żaden kapitan nie zaryzykuje walki artyleryjskiej, mając miny na pokładzie). Jeżeli chodzi o minowanie wód w obszarze działania nieprzyjaciela, to najlepiej zrobią to podwodne minowce; do szybkiego minowania dużych obszarów lepsze od krążowników będą szybkobieżne jednostki bardzo lekkie, pracujące pod osłoną szybkobieżnych krążowników. Do minowania wód odległych lepiej

[1]) Przegrody pionowe.

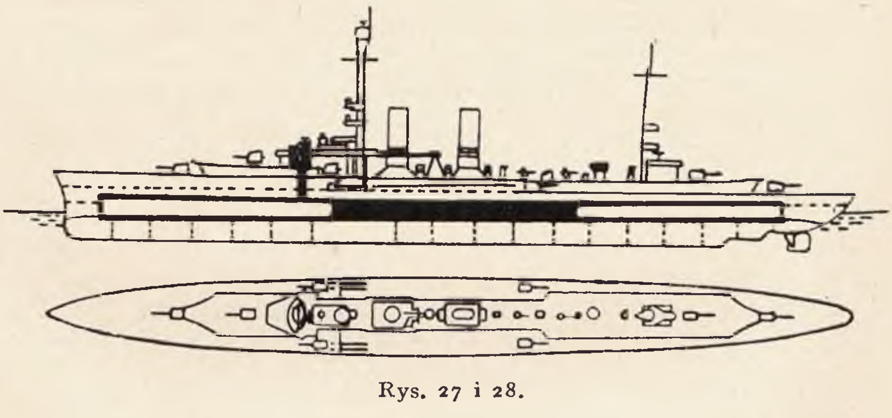
się nadają minowce podwodne lub korsarskie krążowniki pomocnicze (jako nie wzbudzające podejrzeń). Z wyłuszczonych przyczyn trudno uznać celowość budowy krążowników-stawiaczy min.

Co się tyczy Gotlanda jako lotniskowca, to należy go uważać za realizację próby wykorzystania lekkiego krążownika, dość silnie uzbrojonego, do samodzielnego przeprowadzania dalekiego rozpoznania lotniczego; w warunkach bałtyckich celowość takiej próby jest wątpliwa.

Krążowniki niemieckie

W powyższem zestawieniu pominąłem krążowniki niemieckie, ponieważ należy się im oddzielne omówienie z tego powodu, że ich cechy (wyporność i kaliber armat) zostały narzucone przez aljantów. Z tego względu są one ciekawym przykładem umiejętności konstruktorów niemieckich do przystosowania ram narzuconych do wymagań Kierownictwa Marynarki Wojennej Rzeszy.

Pierwszy był Emden (1921—1925), rys. 27 i 28, o wyporności 5 600 tonn metrycznych, długości 155 m, szerokości 14,25 m, zanurzeniu 5,34 m, uzbrojony w 8 armat 150 mm/45, 2 armaty 88 mm pl., 8 pokładowych wyrzutni torped 500 mm; opancerzenie: pas 76—102 mm,



Rys. 27 i 28.

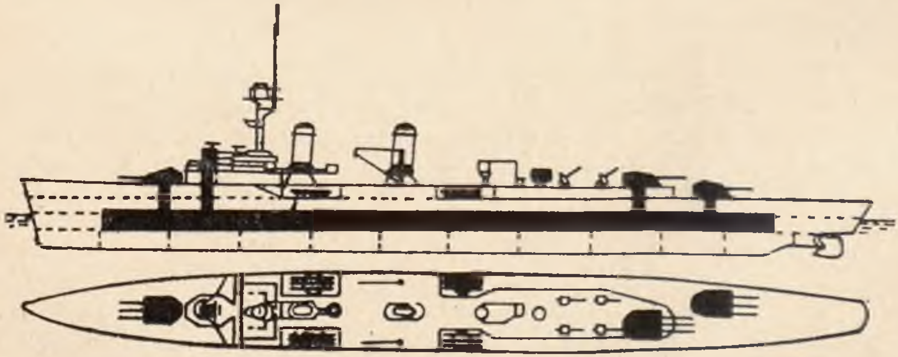
stanowiska armat i baszta bojowa. Turbiny 46 500 KM. z przekładnią. Turbiny wysokiego ciśnienia 2 435 obrotów/minutę i turbiny niskiego ciśnienia 1 562 obroty/minutę; śruby 295 obrotów/minutę; szybkość 29 węzłów; 10 kotłów Schulz-Thornycroft „Marine“ (4 opalane węglem, 6 ropą). Zapas paliwa — 1 120 tonn węgla i ropy. Promień pływań 6 500 mil z szybkością krążowniczą.

Krążownik ten niedawno zmodernizowany; modernizacja ta polegała na podwojeniu (zamiast 4—8) ilości wyrzutni torped i zgrupowaniu artylerji głównej w 4 wieżach dwudziałowych (przedtem działa te stały pojedyńczo — 4 w płaszczyźnie diametralnej i po 2 na burtach).

Przy budowie tego okrętu zastosowano na szeroką skalę spawanie elektryczne celem zaoszczędzenia na wadze.

Ten imiennik sławnego korsarza wielkiej wojny jest przeznaczony do służby na wodach obcych i z tego względu szczególną uwagę zwrócono na wygodne pomieszczenie załogi, liczącej 483 ludzi.

Klasa Koenigsberg (1926—1929), rys. 29 i 30, liczy trzy krążowniki, oprócz wymienionego: Karlsruhe (1926—1929) i Koeln (1926—1929). Są to krążowniki o wyporności 6 000 tonn metrycznych, długości 173,85, szerokości 15,21 m, zanurzeniu 5,41 m, uzbrojenie: 9 armat 150 mm/50;



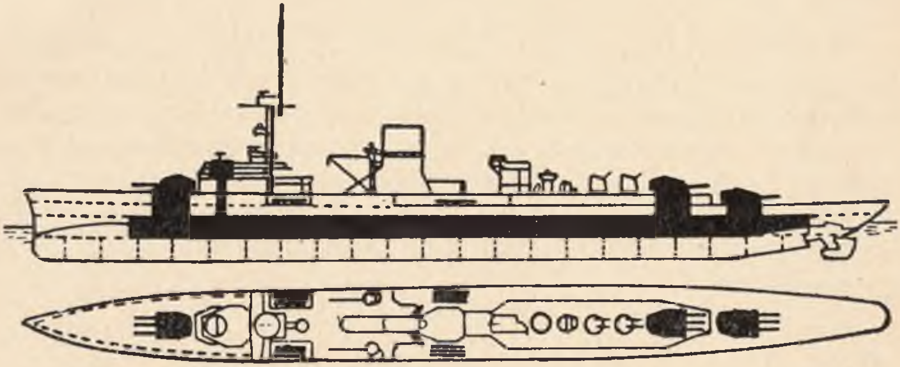
Rys. 29 i 30.

4 armaty 88 mm pl., 12 pokładowych wyrzutni torped 500 mm; opancerzenie: pas 76—102 mm, wieże armatnie i baszta bojowa; turbiny o łącznej mocy 65 000 KM z przekładnią, szybkość 32 węzły. 8 kotłów Schulz-Thornycroft. Zapas paliwa 1 500 tonn ropy. Promień pływań 5 500 mil/14,5 węzłów lub 10 000/10 węzłów.

Krążowniki te odznaczają się silniejszem rufowem uzbrojeniem artyleryjskiem (liczącem 6 armat z 9), zgrupowanem w dwóch trójdziałowych wieżach. Rufa ich jest przystosowana do stawiania min.

Czwartym krążownikiem jest Leipzig (1928—1931), rys. 31 i 32, o wyporności również 6 000 tonn metrycznych; długość 176,9 m, szerokość 16,2 m, zanurzenie 4,75 m; opancerzenie i uzbrojenie jak klasy Koenigsberg, lecz wieże rufowe są umieszczone jedna za drugą. Armaty

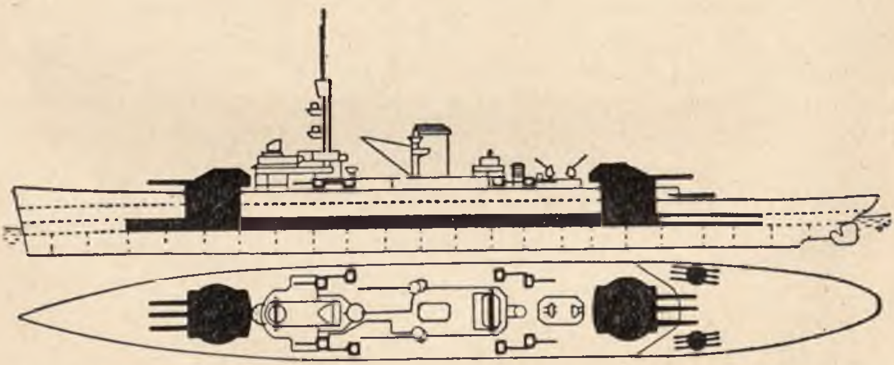
przeciwlotnicze po 2 na podstawach bliźniaczych (co zresztą widzimy również na Karlsruhe i Koeln). Turbiny, o mocy 60 000 KM na wale z przekładnią, napędzają wały zewnętrzne, zaś 4 Diesle o ogólnej mocy 12000 KM



Rys. 31 i 32.

napędzają wał wewnętrzny. Śruba środkowa Helix, o zmiennym skoku Szybkość 32 węzły. Bulges (podwodne komory zewnętrzne), przeznaczone do zmniejszenia oporu, a więc do poprawienia szybkości, mogą być napełniane paliwem, co w wyniku zwiększy promień pływań, wynoszący normalnie tyle, ile w klasie Koenigsberg. Krążownik ten ma 6 kotłów Schulz-Thornycroft „Marine".

Przejdźmy teraz do Deutschlanda, rys. 33 i 34, sprawcy sensacji i inspiratora dość obszernej literatury oraz budowy francuskiej klasy

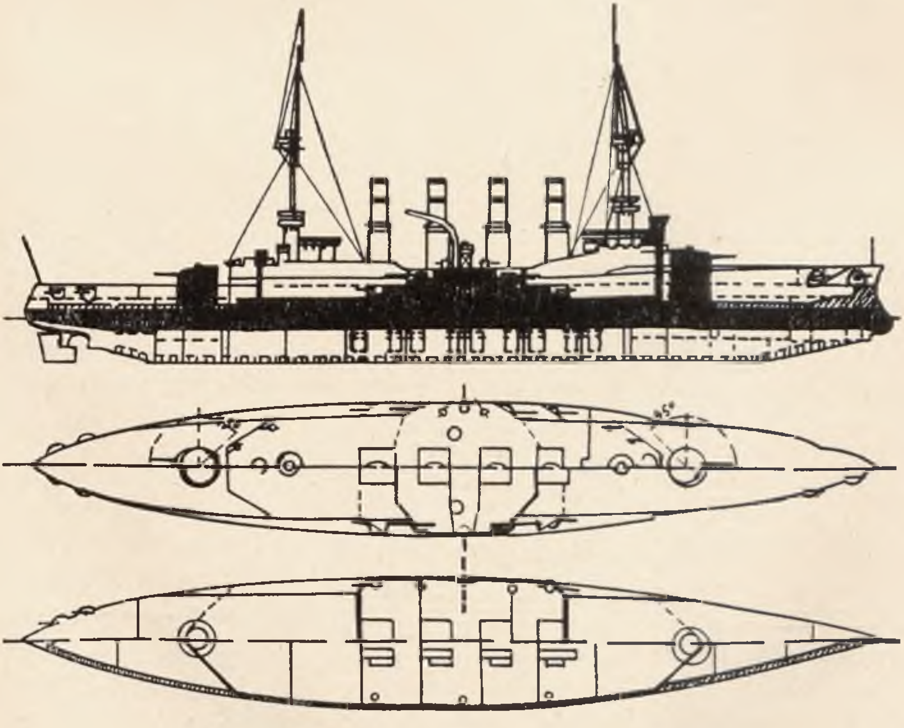


Rys. 33 i 34.

Dunkerque (po 26500 tonn). Cechy tego okrętu są następujące: długość 182 m, szerokość 21 m, zanurzenie 6,5 m, wyporność 10 000 tonn stan-

dard; uzbrojenie: 6 armat 280 mm, 8 armat 150 mm, 4 — 88 mm pl. i 6 pokładowych wyrzutni torped 500 mm; opancerzenie: pas i dwa pokłady. Silniki Diesela: 8 zespołów o ogólnej mocy 56 800 KM; szybkość 26 węzłów, 2 śruby. Promień pływań 10 000 mil/20 węzłów.

Okręt ten, nazwany przez Niemców pancernikiem, a wzorowany na Scharnhorst (1906), rys. 35, 36 i 37, Anglicy zaliczyli do okrętów bojowych. Tymczasem sensacja sprowadzała się do tego, że był to pierwszy okręt o tej wyporności, na którym szeroko zastosowano spawanie oraz wyłącznie silniki Diesela, prócz tego w niektórych miejscach potraktowano pancerz jako część nośną kadłuba — co było ryzykowne, szczególnie przy instalacji Dieselów, ze względu na duże drgania wywołane ich pracą.



Rys. 35, 36 i 37.

Cechy Scharnhorst (krążownika pancernego): wyporność 11.600 t, długość 143,75 m, szerokość 21,6 m, zanurzenie 7,5 m, uzbrojenie: 8 armat 210 mm/40,6 armat 150 mm/40,20 armat 88 mm/35,6 podwodnych wyrzutni torped 450 mm; 3 maszyny główne o mocy 26.000 KM indykowanych; szybkość 22,5 węzła; promień pływań 6,500 mil; opancerzenie: pas 80—100—150—100—80 mm; cytadela 130 mm, baszta bojowa 200 i 100 mm; wieże 170 mm i 140 mm; pokłady pancerne.

Zaliczenie Deutschlanda do okrętów bojowych nie znajduje potwierdzenia w wynikach studjum nad podziałem wyporności na grupy.

Tablica 1.

	Deutschland		Kent [1])		Scharnhorst	
	tonny	% wyporności	tonny	% wyporności	tonny	% wyporności
Kadłub	3 700	27,0	4 400	31,4	4 150	35,8
Urządzenia okrętowe	480	3,5	400	2,9		
Pancerz	2 700	19,7	2 000	14,3	3 100	26,7
Uzbrojenie . . .	1 700	12,4	1 000	7,1	939	8,09
Mechanizmy . . .	1 150	8,4	1 930	13,8	1 913	16,5
Paliwo	3 500	25,5	3 460	24,7	793[2])	6,84
Zaopatrzenie i zapasy	470	3,5	810	5,8	705[3])	6,07
Razem . . .	13 700	100	14 000	100	11 600	100

Uwagi. [1]) Krążowniki klasy Kent (1926) mają tylko nad ważniejszemi częściami pokład pancerny, grubości 76—38 mm oraz basztę bojową opancerzoną 76 mm;

[2]) maximalna ilość paliwa 2 000 t, wtedy wyporność 12 807 tonn gdyż 11 600 + (2 000—793) = 12 807;

[3]) razem z wodą.

Pas pancerza (pancerz burty) Deutschlanda, gdyby miał grubości 127 mm, to ważyłby 1 080 tonn, a więc dwa takie pasy 2 160 tonn; dwa pancerne pokłady ważą 1 300 tonn; czyli waga pancerza wyniosłaby 3 400 tonn, a więc o 1 400 tonn więcej niż na Kent i o 300 tonn więcej, niż na Scharnhorst. Musimy więc dojść do wniosku, że posiada on opancerzenie cieńsze, względnie znacznie cieńsze w założeniu, że pancerz ma większą powierzchnię; to drugie przypuszczenie jest bardziej prawdopodobne, gdyż zapewnia większe bezpieczeństwo na średnich odległościach walki krążowników (∾ 8 000 m [1])), a na odległościach większych całkowitą gwarancję bezpieczeństwa jest wielka potęga 280 mm armat (górujących nad wszystkiemi armatami krążowników innych flag) Deutschlanda o donośności 27 000 m; danych o tych armatach Niemcy nie ogłosiły, ponieważ jednak, według oświadczenia niemieckiego ministra wojny, armaty te mają być dwukrotnie potężniejsze od przedwojennych armat tego samego kalibru, przeto dla orjentacji przytoczę te dane dla armaty 280 mm/40 wzoru 1901: waży ona 32,2 tonny; pocisk prze-

[1]) Patrz: Artylerja morska — Przegląd Techniczny Nr. 5/1934.

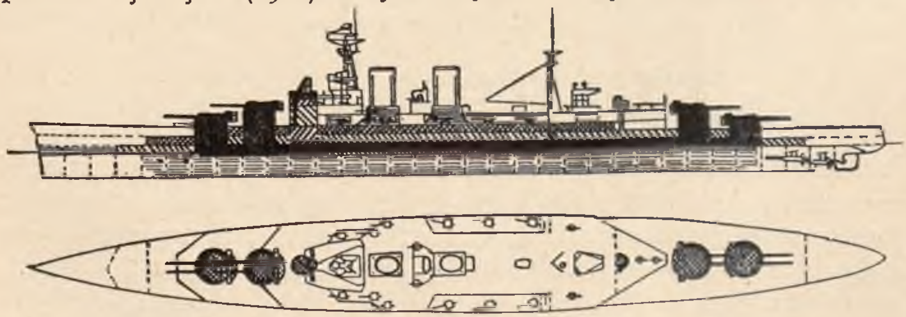
ciwpancerny wagi 300 kg o szybkości wylotowej 840 m/sek. przebija na odległości 7 300 m pancerz grubości (maximaln.) 152 mm, na odległości 5 500 m — 254 mm, i na odległości 2 740 m — 355 mm.

Co się tyczy armat 150 mm/50 nowego wzoru, to ogłoszone dane (pocisk wagi 46 kg, szybkość wylotowa 940 m/sek., energja wylotowa 2 070 tonnometrów) pozwalają przypuszczać, że na odległości 2 740 m można ich strzałami przebić pancerz 127 mm grubości.

Z zestawienia tych danych wynika, że Deutschland nie może liczyć na powodzenie w boju eskadrowym z okrętami bojowemi, natomiast może być pewny wyniku walki z krążownikami równej sobie wyporności, gdyż wszystkie one ustępują mu pod względem opancerzenia i potęgi artylerji, a w boju spotkaniowym może być groźnym dla okrętów lepiej od niego uzbrojonych. Deutschland jest więc wznowieniem starej idei Lorda Fishera of Kilverstone.

Krążowniki bojowe. Hood

Jednym z kilku istniejących na świecie krążowników bojowych jest Hood, rys. 38 i 39, zarazem jedyny krążownik bojowy ukończony po wielkiej wojnie (1920) i największy okręt wojenny świata.



Rys. 38 i 39.

Ma on wyporność 42 100 tonn (46 200 tonn przy pełnem obciążeniu); długość 252,18 m, szerokość (łącznie z bulges) 32 m, zanurzenie max. 9,6 m; uzbrojenie: 8 armat 381 mm/42, 12 armat 140 mm/50, 2 armaty 119 mm pl., 4 armaty 102 mm pl., 6 wyrzutni torped 533 mm (2 podwodne burtowe i 4 nadwodne); opancerzenie: pas pośrodku 305—127 mm, dziobowa kończyna 152—127 mm, rufowa 152 mm, boki (pod wodą) 76 mm, grodzie 127 i 102 mm, barbety 305 mm, wieże 381—279 mm; baszta bojowa 279—229; podstawa baszty 152 mm; wieża centralnego posterunku 152 mm; wieża dalmierzy 140 mm; dymnice 140 mm; pokład forkasztelu 51 mm; górny pokład pośrodku 25; główny pokład 38—76 mm; średni pokład nad komorami 76 mm; dolny pokład na dziobie 38—25 mm

i na rufie 76—25 mm; grodzie 38—20 mm nad komorami, kotłownią i magazynownią. Turbiny Brown Curtis 144 000 KM na wale z przekładnią, szybkość 31 węzłów; 4 śruby; 24 kotły Yarrow. Zapas paliwa 1 200 tonn ropy (maximum 4 000 tonn).

Tablica 2.
Podział wyporności na grupy.

	tonny	% wyporności
Kadłub	11 900	28,3
Urządzenia okrętowe . .	3 300	7,85
Pancerz	13 800	32,8
Uzbrojenie	5 550	13,2
Maszyny (z wodą w kotłach)	5 350	12,73
Paliwo	1.200	2,76
Zaopatrzenie i zapasy . .	1.000	2,36
Razem	42 100	100

Pancerz jest najcięższym pancerzem, umieszczonym na okręcie wojennym.

Budowę jego rozpoczęto w roku 1916 i uwzględniono przy niej doświadczenia, poczynione podczas bitwy jutlandzkiej; jest on więc jednym z kilku okrętów, przeznaczonych do boju eskadrowego, zbudowanych na zasadzie praktyki z wielkiej wojny. Ponieważ jednak jest to jedyny egzemplarz, przeto należy dojść do wniosku, że jego twórcy nie są zeń zadowoleni. W istocie, wymagania, stawiane krążownikowi bojowemu są tego rodzaju, że ich realizacja prowadzi do paradoksu, gdyż albo krążownik bojowy będzie czynił im zadość w całej pełni, a więc będzie musiał być potężniejszy od okrętu bojowego, wtedy jego rola stanie się, siłą faktu, rozstrzygająca w boju eskadrowym, albo też będąc realizacją tylko niektórych wymagań nie będzie mógł spełnić swych zadań — w obu wypadkach jest więc on zbędny w postaci dotychczasowej, t. j. krążownika o wielkiej wyporności.

Studjum nad krążownikami nowoczesnemi prowadzi do wniosku, że okręty o wyporności 12 000 tonn, uzbrojone w artylerję 280 mm, będą posiadały cechy (wystarczający pancerz i szybkość) dostateczne do skutecznego odegrania roli krążowników bojowych. Z tej przyczyny wielkie krążowniki bojowe są na wymarciu. Prócz tego są one bardzo drogie — Hood kosztował zł 250 000 000 (jego roczne utrzymanie zł 17 000 000), zaś Nelson zł 300 000 000 (roczne utrzymanie zł 15 000 000),

a przecież Nelson (i Rodney) to najpotężniejszy okręt wojenny świata. Koszt budowy krążownika 10 000 t wynosi przeciętnie zł 70 000 000—80 000 000, a więc przeszło 3 razy mniej, niż Hooda.

Charakterystyka ogólna

Krążowniki lekkie (od 10 000 t wdół) są potrzebne do wykonania tak różnorodnych zadań, że zapotrzebowanie na nie jest duże ilościowo i różnorakie jakościowo. Z tego powodu żadna flota nie jest zadowolona z posiadanej ilości. Ponieważ zaś są one sprzętem o możliwościach w większości wypadków praktycznie niesprawdzonych, przeto nic dziwnego, że ich standardyzacja ma charakter wybitnie papierowo-dyplomatyczny. Z tej przyczyny opis, nawet pobieżny, wszystkich typów wypełniłby objętość pokaźnego tomu. Dlatego też w niniejszym zarysie ograniczyłem się do kilkunastu najbardziej typowych przedstawicieli.

Z przytoczonych danych widać, że uzbrojenie krążowników składa się z armat i wyrzutni torped. Armaty (tablica 3) są dwu rodzai: do zwalczania okrętów i przeciwlotnicze. Armaty pierwszego rodzaju są kilku kalibrów od 130 (wyjątkowo zresztą użytego na Profintern) względnie 150 (152) do 203 mm, kaliber 280 mm jest wyjątkowy dla krążowników i zastosowali go tylko Niemcy na klasie Deutschland. Ilość tych armat waha się w granicach 6—15, przyczem stosunkowo większą ilością armat odznaczają się krążowniki S. Z. A. P. i japońskie. Armaty przeciwlotnicze (w skrócie pl.) posiadają kalibry 37—127 mm, pierwszy z nich spotyka się już dzisiaj wyjątkowo; są one ustawiane pojedyńczo lub na podstawach bliźniaczych, niekiedy w wieżach; ilość ich waha się od 4 do 16 (klasa Zara).

Wyrzutnie torped są przeważnie podwójne lub potrójne, poczwórne są wyjątkiem (np. Amphion) ilość ich dochodzi do 12. Wyrzutnie są z reguły na pokładzie (do wyjątków należą podwodne [1]), klasy Hawkins. Powszechnie stosowane są torpedy 533 mm (tabl. 4) (Niemcy stosują 500 mm, a Francuzi 550 mm).

[1]) Dlatego, że wystrzeliwanie torped pod wodą jest bardzo trudne przy szybkościach, przekraczających 25—28 węzłów, gdyż: 1) już przy szybkości okrętu ≅ 23 węzłów, siła nacisku wody na torpedę wynosi ∾ 2 500 kg (we flocie rosyjskiej opracowano w 1914 r. wyrzutnię, umożliwiającą podobno wystrzeliwanie torped przy szybkościach okrętu 28—29 węzłów, jednak praktycznie nie sprawdzono tego, zdaje się, do 1924 r.; 2) aby nadać torpedzie odpowiednią szybkość wylotową (wynoszącą, przy szybkości okrętu ∾ 23 węzły, 25—30 m/sek), trzeba zwiększać ciśnienie powietrza w wyrzutni, a więc budować ogonową część torpedy wzmocnioną, co zwiększyłoby trudności i tak niełatwej pracy — budowy torped (przypisek autora).

Niektóre krążowniki nie posiadają uzbrojenia torpedowego.

Obecnie krążowniki wyposażone są w płatowce w ilości 1—4 oraz w katapulty do startu. Posiadają więc one sprzęt, umożliwiający im zwalczanie celów wszelkiego rodzaju oraz przeprowadzanie dalekich rozpoznań.

Ich ewolucja nie jest jeszcze zakończona z wyjątkiem typu bojowego, który doszedł już do paradoksu. Stan przemiany charakteryzuje się: 1) słabem zróżniczkowaniem typów obecnie istniejących; wskutek tego zaliczenie poszczególnych krążowników lekkich do jednej z kategoryj, wymienionych na wstępie niniejszego szkicu, jest niezawsze możliwe; — 2) powstawaniem nowych kategoryj.[1])

Oceniając wyniki dotychczasowych wysiłków zarówno kierownictwa floty jak i konstruktorów, należy zawsze pamiętać o tem, że dążenie do zespolenia w jednym kadłubie wielorakich właściwości prowadzi do zbudowania okrętu teoretycznie do wszystkiego, a praktycznie do niczego, a to dlatego, iż w każdym z rozważanych przypadków, istnieje tylko jedno rozwiązanie optymalne ze względu na warunki pracy danego okrętu.

---

[1]) Obecnie są w budowie 3 krążowniki klasy Mogami (Japonja); 4 klasy Brooklyn (S. Z. A. P.) i 2 klasy Minotaur (Anglja) o cechach następujących.

Klasa	wyporn. t	Moc maszyn KM	Szybkość węzłów	Uzbrojenie
Mogami . .	8 500	110 000	33	15 armat 155 mm, 8—127 mm, pl., 6 k. m., 12 wyrzutni torped 133 mm
Brooklyn . .	10 000	—	32,5	15 armat 152 mm, 6 — 127 mm pl.
Minotaur . .	9 000	—	32	12 armat 152 mm, 4 — 102 mm, 4 — trzyfuntówki, 21 mniejszych, 8 wyrzutni torped 533 mm, 2 płatowce (1 katapulta).

Opancerzone bardzo słabo. Budowa ich wskazuje na zerwanie z dążeniem do pomieszczenia w ramach ograniczonej wyporności silnej artylerji i odpowiedniego pancerza, co jest uzasadnione o ile uznamy za niecelową ideę współpracy taktycznej krążowników (10 000 tonn) w boju eskadrowym. (Przypisek autora).

Tablica 3.
Właściwości armat.

Kaliber mm	długość lufy w kalibrach	waga armaty tonn	waga pocisku kg	szybkość wylotowa m/sek.	Energja wylotowa tonnometrów (wartości przybliż.)
381	42	97,15	870,9	747	24 800
203	55	16,5	116	960	5 490
203	50	20,4	123	895	5 025
203	55	29,7	114	925	4 975
203	45	15,5	85,5	855	3 190
190	50	15,8	90,7	853	3 370
155	50	8,8	56	870	2 160
152	50	8,45	45,4	853	1 685
150	50	5,66	46	940	2 070
150	53	10	47,6	915	2 030
130	40	3,4	32	734	880
127	51	5	22,7	915	970
120	43	3,6	22	850	810
105	50	17,7 [1])	16	800	520
102	50	7,5	14	850	515
100	47	2	13,8	743	385
76	50	1,15	5,9	823	200
75	50	1,7	6,5	750	185

UWAGA. [1]) na podstawie bliźniaczej, t. zn. dwie lufy na wspólnej podstawie.

Tablica 4.
Właściwości torped[1]).

Kaliber mm	długość mm	waga całkowita kg	waga ładunku wybuchowego kg	Moc silnika KM	Zasięg w metrach z szybkością w węzłach
533	7 000—7 500	1 600	250—280	42—185	4 000/50, 10 000/34 12 000/30 max. 4 000
550	6 580—8 230	do 1 800	250		lub 13 800 (zależnie od wzoru) max. 10 000/28
500	7 000 lub 6000	1130 lub 900	190 lub 160		lub 2 000/38

[1]) Patrz: Torpedy i miny — Przegląd Techniczny Nr. 5/1934.

PRZEMYSŁAW MĄCZEWSKI

FRANCUZI POD GDAŃSKIEM W 1734 ROKU

W dziale rękopisów bibljoteki Rapperswilskiej pod Nr. 468 jest kopja francuskiego pamiętnika, którego oryginał, dotychczas nieogłoszony drukiem, znajduje się w bibljotece miejskiej w Dijon. Odpisu dokonał Mikołaj Malinowski, przebywający we Francji na emigracji po 1831 roku.

Tytuł pamiętnika brzmi: „Relation de ce qui s'est passé à Dantzic au débarquement des troupes françaises envoyées au secours du roi Stanislas en 1734 — par Mr. Charles Montsaujeon, capitaine au régiment des Blaisois".

Właściwie pamiętnik ten zawiera więcej, niż zapowiada tytuł, bo poza wypadkami pod Gdańskiem są w nim opisane dalsze przygody Francuzów po kapitulacji, kiedy przewiezieni do Rosji, przebywali tam jeszcze kilka miesięcy w niewoli. Nas jednak interesuje przedewszystkiem część pierwsza pamiętnika, dotycząca kampanji gdańskiej, jako cenne dopełnienie wiadomości o niefortunnej pomocy Ludwika XV-go dla Stanisława Leszczyńskiego. Zanim przytoczymy „relację" kapitana Montsaujeon'a, nie od rzeczy będzie podać krótki zarys wypadków, poprzedzających wylądowanie odsieczy francuskiej na gdańskiej mierzei.

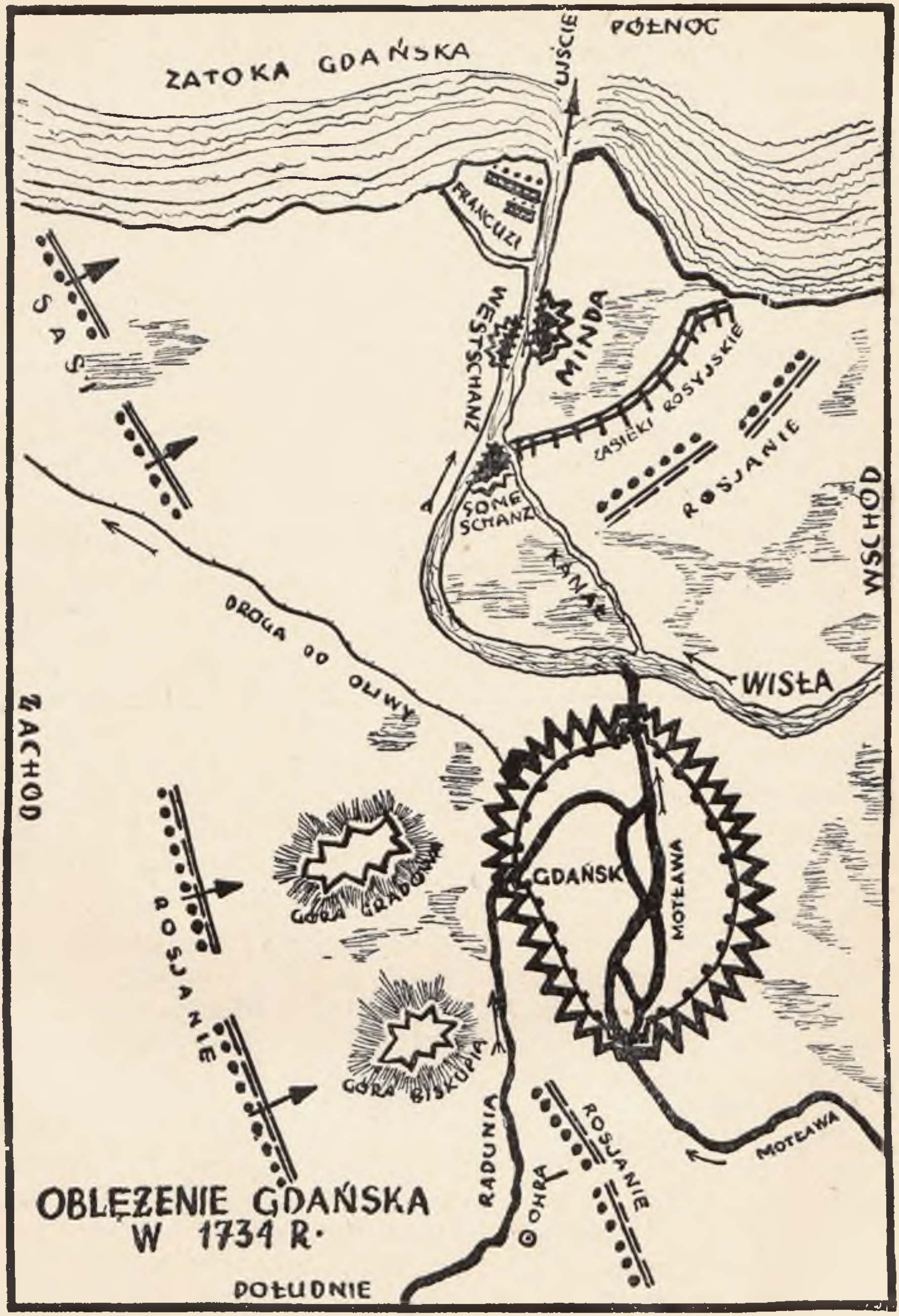
Stanisław Leszczyński, wybrany 12 września 1733 r. królem przez większość szlachty, zgromadzonej na polu elekcyjnem pod Warszawą, nie cieszył się długo swem panowaniem. Ani poparcie Potockich i Czartoryskich, ani protekcja zięcia, Ludwika XV, nietylko nie zapewniły mu tronu, lecz nawet osobistego bezpieczeństwa. Szczęśliwszym okazał się kontrkandydat do korony polskiej, elektor saski — Fryderyk August. Poparty przez Rosję, Prusy i Austrję, posiłkowany przez wojska rosyjskie i saskie, w niespełna miesiąc po obiorze Leszczyńskiego, na temże samem polu elekcyjnem przez mniejszość szlachty, jako August III, królem został obrany.

Między obu królami rozpoczęła się wojna. Stronnicy Leszczyńskiego, ogłosiwszy konfederację, przeciwstawili regularnym wojskom rosyjskim i saskim niesforne i byle jak uzbrojone oddziały partyzanckie, ustępujące wszędzie przeciwnikowi pola. Wprawdzie Ludwik XV rozpoczął t. zw. wojnę sukcesyjną polską, lecz prowadził ją daleko nad Renem i we Włoszech, jedynie dla własnej korzyści, bez wpływu na przebieg wypadków w Polsce. Nazwa tej wojny była tylko pozorem. Leszczyński, napierany mocno z wielu stron, cofnął się w październiku 1733 roku na czele 2 200 gwardji koronnej i oddziału partyzantów kozackich aż do Gdańska. Lojalność mieszkańców tego miasta i jego silne fortyfikacje zapewniały mu największe bezpieczeństwo. Poza tem spodziewał się rychłego przybycia przyrzeczonej odsieczy francuskiej do portu gdańskiego. Królowi towarzyszyło liczne grono przyjaciół i popleczników politycznych — Polaków, Szwedów, Francuzów. Główną rolę odgrywał ambasador francuski de Monti, alarmujący ustawicznie Ludwika XV i ministra Fleury'ego o pomoc.

Na wieść o gotujących się poważnych operacjach wojennych w Gdańsku zaczęli tam napływać ze wszystkich stron, a przedewszystkiem ze Szwecji, Danji, Holandji, a nawet i Prus, żądni przygód i wysokiego żołdu ochotnicy. Generał szwedzki Stackelberg objął komendę nad najsilniejszą twierdzą gdańską — Weichselmünde. Drugi Szwed, generał Steinflicht, pozyskał największe zaufanie Leszczyńskiego —, on to będzie towarzyszył królowi w ucieczce z Gdańska.

Ambasador francuski de Monti staje się w krótkim czasie najważniejszą osobistością w Gdańsku, zdobywa decydujący wpływ na operacje wojenne, które pieniężnie subwencjonuje, jego zleceń słuchają król i władze miejskie. W niedalekiej Kopenhadze ma Leszczyński gorliwego poplecznika swej sprawy w osobie tamtejszego ambasadora francuskiego, hrabiego de Plelo, który nie szczędzi największych wysiłków, by przyspieszyć wysyłkę floty francuskiej do Gdańska. Dzięki jego zabiegom i posła francuskiego w Sztokholmie, de Casteja — otrzymują Gdańszczanie kilka szwedzkich i duńskich statków z załogą, sprzętem wojennym i amunicją.

Garnizon Gdańska składał się z 6 000 wyborowych ludzi, obznajmionych częściowo ze służbą artyleryjską. Przeszło 2 000 gwardji koronnej, która przybyła z królem i drugie tyle, przeważnie szwedzkich ochotników uzupełniało siłę zbrojną miasta. Gdańsk był dobrze ufortyfikowany, materjału wojennego i żywności miał podostatkiem. Dzięki odpowiednio urządzonym śluzom można było zalać wodą łąki podmiejskie od północnego wschodu i uniedostępnić je dla nieprzyjaciela.


ZATOKA GDAŃSKA
UJŚCIE
PÓŁNOC
FRANCUZI
SAS
WESTSCHANZ
MINDA
ZASIEKI ROSYJSKIE
ROSJANIE
SOMESCHANZ
KANAŁ
WSCHÓD
DROGA DO OLIWY
WISŁA
ZACHÓD
GDAŃSK
MOTŁAWA
GÓRA GRADOWA
ROSJANIE
GÓRA BISKUPIA
RADUNIA
OHRA
ROSJANIE
MOTŁAWA
OBLĘŻENIE GDAŃSKA
W 1734 R.
POŁUDNIE

Duch mieszkańców był w pierwszych miesiącach jak najlepszy; wszak ustawicznie spodziewano się kilkunastotysięcznej armji polskiej, którą miał przyprowadzić wojewoda lubelski Tarło. Według zapewnień ambasadora de Monti — przybycie potężnej floty francuskiej było kwestją najbliższych tygodni.

Wcześniej jednak niż Polacy i Francuzi nadciągnęła pod Gdańsk przeszło 22-tysięczna armja rosyjska pod wodzą generała de Lascy. Później przybyło 8 000 Sasów pod księciem von Weissenfels. W połowie marca 1734 roku objął naczelne dowództwo nad obiema armjami, słynny strategik rosyjski, feldmarszałek Münnich. Sasi mieli przez długi czas rolę dość bierną, ograniczając się do blokady Gdańska od strony Oliwy. Główna akcja oblężnicza przypadła Rosjanom, zwłaszcza od południowego zachodu, w ciągłych atakach na fortyfikacje góry Biskupiej i Gradowej. Przystęp do nadmorskiej warowni Mindy był wskutek zalewu mierzei bardzo utrudniony.

Początkowe natarcia armji oblężniczej były mało skuteczne, gdyż nie miała ona odpowiedniej artylerji. Dopiero kiedy w końcu kwietnia sprowadzono przez Prusy ciężkie, dalekonośne działa, przewaga Rosjan zaczęła się wyraźnie zaznaczać. Zapalające bomby padały gęsto na miasto, budząc niepokój wśród ludności. Do króla przybyła delegacja miasta z zapytaniem, kiedy nareszcie nadpłynie odsiecz z Francji? Uspokajał delegację de Monti i wypłacił 30 000 dukatów na poczet przyszłego odszkodowania.

Posiłki z Polski zupełnie zawiodły. Tarło, który nadciągał od strony Tucholi, został rozgromiony przez Rosjan. Inne oddziały rozproszyli Sasi. A tymczasem Münnich napierał coraz energiczniej nawet od północy i zajął ważny fort Sommerschanz na wyspie wiślanej.

Najgwałtowniejszy atak nastąpił 9 maja. Osiem tysięcy Rosjan ruszyło przeciw fortyfikacjom na górach: Biskupiej i Gradowej. Walki trwały cały dzień. Gdańszczanie wraz z gwardją królewską oraz dużym zastępem miejscowych i szwedzkich ochotników odparli wroga, tracąc zaledwie 100 ludzi, podczas gdy straty Rosjan wynosiły około 3 000. Był to już największy wysiłek oblężonych. Położenie Gdańska stawało się nad wyraz krytyczne. Leszczyński modlił się i płakał. Tylko Monti nie tracił energji, ufny w bliską pomoc Francji. Nadzieje te były poniekąd usprawiedliwione wiadomościami, jakie otrzymywał przeważnie drogą morską od ministra Fleury z Paryża. Istotnie szykowała się nareszcie w portach Brestu i Dunkierki wyprawa do Gdańska, ale jakże nikła w porównaniu z tem, co przyrzekano od kilku miesięcy oblężonym. Zamiast 20 000 żołnierzy i kilkudziesięciu okrętów, zasobnych w daleko-

siężne działa, posłano raczej dla demonstracji, niż dla istotnego efektu, zaledwie kilka uzbrojonych statków transportowych z 2 400 ludźmi.

Polityka Ludwika XV wobec teścia, kunktatorska i nieszczera, prowadzona w myśl zasady: ut aliquid fecisse videatur, unikająca poważniejszego zatargu z Rosją, doprowadzała do rozpaczy francuskich ambasadorów, pp. de Monti i de Plelo. Uważali oni ciągłą zwłokę w wysyłce floty do Gdańska za kompromitację Francji w oczach państw północnych.

Dzięki poszukiwaniom archiwalnym historyka francuskiego, P. Boye („Un roi de Pologne — St. Leszczyński", 1898) ujawniły się jaskrawe tarcia między obu ambasadorami a rządem centralnym w Paryżu, który nie starał się bynajmniej natchnąć wiarą w skuteczność przedsięwzięcia uczestników wyprawy gdańskiej. Jej dowódca brygadjer de Lamotte, nie podzielał ani w części tego zapału dla sprawy króla Stanisława, jakim byli przejęci wymienieni ambasadorowie.

Po przedstawieniu najważniejszych wypadków w oblężonym Gdańsku przejdźmy do pamiętnika kapitana Montsaujeon, uczestnika wyprawy. Jego zapiski zaczynają się od daty 13 kwietnia 1734 roku, kiedy pułk piechoty „Perigord" został załadowany na okręty w porcie Brest. Cztery dni później ambarkował się częściowo w Breście, częściowo w Dunkierce drugi pułk piechoty „Blaisois", w którym służył Montsaujeon. Pułk ten był transportowany przez trzy okręty: „la Gloire", „la Galère" i „Achilles". Pułk trzeci „de la Marche" miał odpłynąć później.

Podróż pułków: „Blaisois" i „Perigord" odbyła się bez szczególnych przygód. W Kopenhadze zatrzymano się na kilka dni. Oficerowie byli przyjęci bardzo serdecznie przez ambasadora de Plelo[1]), który wywarł na nich jak najmilsze wrażenie. W dalszej podróży flotyla francuska spotkała w pobliżu wyspy Bornholm szwedzki okręt, który ostrzegał ją przed rzekomo krążącemi w pobliżu czterema fregatami rosyjskiemi. Alarm ten okazał się fałszywy. Dopiero 11 maja 1734 r. przy zbliżeniu się do zatoki Gdańskiej, zauważono u wejścia do portu jakieś okręty, lecz niebawem przekonano się, że są to zgoła niewinne statki handlowe państw neutralnych.

„Dnia 12 maja — pisze kapitan Montsaujeon — postanowiliśmy wpłynąć do przystani gdańskiej i dokonaliśmy tego bez przeszkody.

---

[1]) Ludwik Robert Hipolit de Brehan, hr. de Plelo ur. 1699 r. w Bretanji, zginął bohatersko 27. V. 1734 r. pod Gdańskiem. Ze służby wojskowej w randze pułkownika przeszedł do służby dyplomatycznej. Od 1729 r. był ambasadorem francuskim w Kopenhadze. Wielki miłośnik książek miał słynny zbiór dzieł, dotyczący państw północnej Europy. W historji literatury francuskiej jest wymieniony jako utalentowany autor sielanek.

Z okrętów przesiedliśmy się do łodzi transportowych i lądowaliśmy małemi oddziałami bez należytego porządku, lecz na szczęście Rosjanie nie zagrodzili nam drogi do ujścia Wisły. Lądowanie ułatwili nam Gdańszczanie, którzy byli panami warowni, nazwanej Weichselmünde, albo krótko Mindą, odległej na strzał armatni od ujścia rzeki. Rosjanie strzelali do nas kilka razy z dział na forcie Sommerschanz, wznoszącym się na końcu wyspy na Wiśle. Utrudniali przez to komunikację między Mindą a miastem. Warownia Minda[1]) jest oddalona o pół strzelania z armaty od kanału wiślanego[2]), który tworzy z głównem korytem Wisły ową wyspę, mającą 1380 kroków długości i 360 szerokości. Warownia Mindy niewielka o czterech bastjonach, ma z trzech stron fosę, wypełnioną wodą. Z czwartej strony łączy się fosa z Wisłą. Szańce są niskie, za nimi jest kryty chodnik. Po drugiej stronie Wisły, naprzeciw warowni jest fort ziemny w kształcie półksiężyca, zwany Westschanz. Jest on pod obstrzałem Mindy.

Komendantem Mindy był baron Stackelberg, generalny adjutant króla Stanisława. On to przybył na pokład „Achillesa", by się porozumieć w sprawie lądowania z naszym naczelnym dowódcą, p. de Lamotte i oznajmił, że może pomieścić w warowni 700 do 800 ludzi i dostarczyć na miesiąc żywności dla dwóch bataljonów. Ponadto doniósł nam, że na prawym brzegu Wisły stoi 800 kozaków rosyjskich.

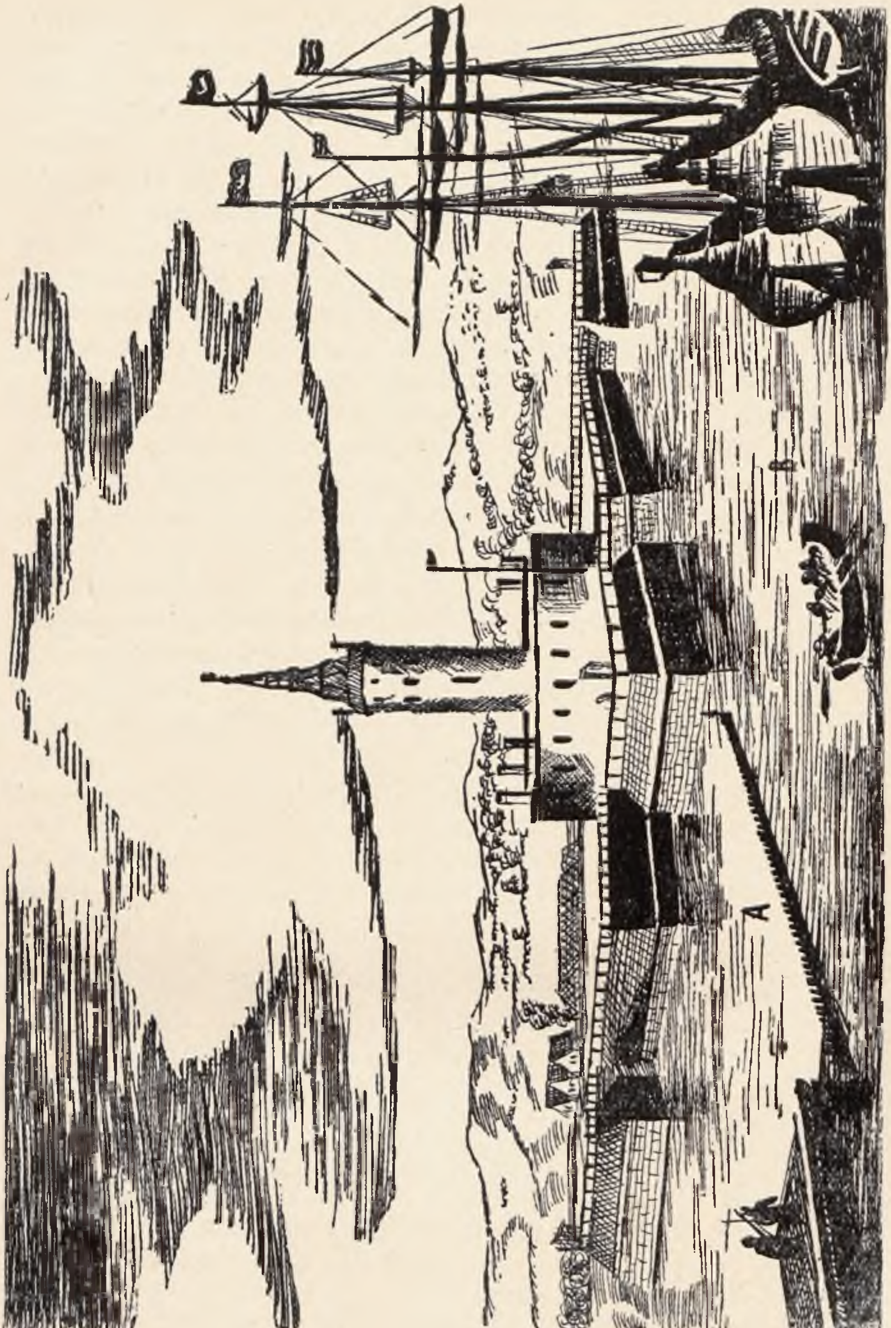
Kiedyśmy wylądowali, przekonaliśmy się o mylności tych informacyj. Przedewszystkiem nie znaleźliśmy w tej warowni pomieszczenia. Dwa nasze bataljony musiały się gnieździć w krytym szańcu; było tam tak ciasno, że jeden siedział na drugim. Dla oficerów dostaliśmy dwie izby w donżonach. Co więcej, nie dano nam wcale żywności. Gdybyśmy nie zabrali z okrętów zapasów na dwa dni, nie byłoby co jeść.

Zamiast owych 800 kozaków, którzy, według zapewnień br. Stackelberga mieli stać na prawym brzegu rzeki w odległości strzału armatniego, znalazła się tam większość całej piechoty rosyjskiej, oszańcowana w lesie. Zębate szańce dochodziły do Wisły i były opatrzone kobylicami, skąd strzelano z dział. Na lewo od piechoty obozowali przed lasem dragoni rosyjscy i mogli się rozwinąć szwadronami na równinie. Można było ich liczyć na 4 000 ludzi. Armja rosyjska złożona z 22 000 była pod dowództwem sławnego hr. Münnicha.

---

[1]) W Mindzie stał garnizon gdański w sile 500 ludzi, którymi dowodził zrazu gdańszczanin, kapitan Patzer a później Stackelberg.

[2]) Kanał wiślany zwał się Schuten-Laake. Konfiguracja ujścia Wisły i wybrzeża morskiego była inna niż obecnie.



Twierdza Wisłoujście (Weichselmünde — Minda) A — Fosa, B — Wisła.

Rosjanie mając na wyżynie baterję armat i dział bombardowych, zarzucili nasz obóz nad morzem 700 bombami. Fort Sommerschanz na końcu wyspy był w ich ręku; dostali się tam po moście. Kiedy się dowiedzieli o naszem przybyciu, zapalili domy i część lasu na przedpolu.

Dnia 12 maja wysłaliśmy oddział z 200 żołnierzy na Fahrwasser. Był to ważny dla nas punkt, gdyż tędy utrzymywaliśmy łączność z morzem. Nieprzyjaciel zbliżył się, gdyż pragnął zająć ten punkt, lecz kiedy w nocy padło stąd z naszej strony kilka strzałów — cofnął się.

Dnia 13 maja, skoro zauważyliśmy, że dragoni rosyjscy i inne oddziały kawalerji gotują się do boju, nasz dowódca, de Lamotte wysłał z regimentu Perigord pułkownika de Beal z 400 ludźmi. Wtedy o 2 popołudniu nadpłynęła galjota z Gdańska i posuwając się wdół Wisły, ściągnęła na siebie ogień z dwu redut nieprzyjacielskich. Odpowiedziała kilka razy z dział, lecz z powodu braku wiatru i niskiego stanu wody, opuściła żagle i zatrzymała się między redutą a fortem Sommerschanz. Nie wiedzieliśmy jeszcze, jaki był plan Gdańszczan.

Kiedy to się działo, de Lamotte polecił mi i p. Briqueville zająć i pilnować most na Fahrwasser obok czerwonego domu, tam gdzie się „mały“ kanał łączy z Wisłą. Most ten był ważny ze względu na komunikację z warownią na Weichselmünde. Oszańcowaliśmy się nad kanałem, posyłając naprzód oficera z 20 ludźmi na przyczółek mostowy, zakryty dwoma domami, skąd nieprzyjaciel mógł nam szkodzić.

Dnia 14 maja o 2 po północy podpłynęły dwie szalupy od strony morza. Przybyły one od naszych okrętów. Jakiś oficer oznajmił, że przybył nas transportować na okręty. Zdumienie nasze było wielkie; zapytałem, czy król (Stanisław) jest na pokładzie. Oficer odpowiedział, że nie wie dobrze, ale zdaje mu się, że króla niema. Szalupy te odpłynęły, lecz za godzinę powróciły, aby załadować nasze bagaże, co się też stało. O godzinie 8 nadpłynęła szalupa z panami Sejean, Viard'em i Fromentalem. Zapytałem, czy jest król na pokładzie. Odpowiedziano, że jest [1]) i że mamy się załadować o 2 po południu. Zauważyłem pikietę pułku Perigord i drugą z pułku Blaisois, które przeszły ku nam. O 4 przybyły oba pułki i rozbiły namioty. O 5 przybył głównodowodzący de Lamotte. Zapytano go, czy prawda, że odjeżdżamy.

Zwołano zebranie oficerskie, na którem p. de Lamotte przedstawił powody skłaniające do wsiadania na okręty. Powody te były poddane mocnej krytyce. De Lamotte oświadczył, że baron Stackelberg wpro-

---

[1]) Kapitanowi Montsaujeon dano fałszywą informację. Być może, że był jednak plan wywiezienia króla Leszczyńskiego z Gdańska.

wadził go w błąd co do zapasów żywności i amunicji. Wprawdzie była mąka, ale brak było pieców i drzewa. Poza tem żołnierze nasi nie mieli dostatecznego pomieszczenia w krytych szańcach warowni. Zresztą nieprzyjaciel jest tak mocno oszańcowany w lesie, że byłoby lekkomyślnością go atakować. W żaden sposób nie można przedostać się do Gdańska ze względu na bagna i zalewy. Zdaniem brygadjera de Lamotte należałoby czekać na odsiecz i z jej pomocą próbować wejść do Gdańska od strony Oliwy. Byłaby to jedynie skuteczna pomoc dla króla Stanisława. Wkońcu postanowiono wracać na okręty.

Dnia 15 maja byliśmy już na pokładach i, wracając tą samą drogą, przybiliśmy 19 maja do portu w Kopenhadze. Nazajutrz pan ambasador (de Plelo) przybył na pokład „Achillesa". Odbyło się zebranie kapitanów okrętów[1]). Postanowiono wracać do Gdańska, zabierając posiłkowy pułk piechoty de la Marche, który właśnie przybył do Kopenhagi na trzech okrętach. O 5 po południu opuściliśmy Kopenhagę. P. de Plelo, nie pożegnawszy się z panią ambasadorową, kazał sobie przynieść z domu walizę i wyruszył z nami.

Dnia 23 maja o 6 rano zawinęliśmy do zatoki Gdańskiej. W sytuacji nic się nie zmieniło. Tego samego dnia baron Stackelberg przybył na pokład komendanta, ale nie dowiedzieliśmy się nad czem radzili. Wylądowaliśmy bez przeszkody na Fahrwasser w pobliżu fortecy Weichselmünde i ustawiliśmy namioty, wysyłając 50 ludzi do twierdzy, gdzie się umieścili w krytym szańcu. Rosjanie tymczasem przedłużyli swe szańce w lesie aż do morza. Pan ambasador Plelo zaproponował atakować ich nazajutrz, lecz p. de Vaillant, dowódca pułku de la Marche, przekładał p. de Lamotte, że wobec tego, iż nie znamy szańców nieprzyjacielskich ani okolicy bagnistej i zalanej przez Gdańszczan wodą dla utrudnienia oblężenia — nie należy niczego rozpoczynać bez uprzedniego skomunikowania się z przebywającym w Gdańsku ambasadorem de Monti. Tak więc sprawę odłożono, aż przybył 26 maja prom z miasta, przywożąc dla p. de Plelo wiadomość od p. de Monti za pośrednictwem p. de la Gaucherie, oficera artylerji, który miał być naszym przewodnikiem. Przybył on do Gdańska na 8 dni przed rozpoczęciem blokady miasta. Oznajmił nam, że na drodze, którą nas poprowadzi, jest mało wody, zaledwie po kostki. Według jego informacji szańce rosyjskie miały być tak słabe, że wystarczy szarpnąć dobrze rękami, aby je obalić lub poczynić w nich

[1]) Zebranie to miało charakter wielce dramatyczny. Plelo zaatakował gwałtownie brygadjera de Lamotte za opuszczenie Gdańska i rozkazał mu w imieniu króla francuskiego, na własną odpowiedzialność — wracać natychmiast pod Gdańsk. Plelo uważał nagły odjazd Lamotte'a za hańbę Francji (Por. Boye: „Un roi de Pologne").

wyrwy. Po zdobyciu szańców weźmiemy z szablą w ręku redutę, położoną między szańcami a miastem. Mówił o tej operacji jako o rzeczy najłatwiejszej w świecie.

P. de Plelo, słuchając jego wywodów, wzruszył ramionami z politowaniem i zwracając się do mnie rzekł: „Doprawdy jestem bardzo niezadowolony, że pójdziemy na nieprzyjaciela z dobytą bronią! Wszak wystarczyłoby zaatakować go kijami!"

Na to odpowiedziałem skromnie, że zdaniem mojem, ostrożność nakazuje jednak broń zabrać...

Pan ambasador de Plelo dał się łatwo przekonać argumentom p. de la Gaucherie i nie słuchał ostrzeżeń p. de Lamotte, który oceniał trzeźwiej sytuację, opierając się na swem wojennem doświadczeniu. Lecz jako niższy rangą musiał ulec rozkazom hr. de Monti i polecił trzem bataljonom atakować Rosjan nazajutrz, 27 maja — dzień dla nas pamiętny z powodu ataku, który się nie udał i na wielkie naraził nas straty.

Już o 6 rano wymaszerowaliśmy, lecz dopiero o 8-ej przeprawiliśmy się przez Wisłę, mając do użytku zaledwie dwie łodzie, mogące pomieścić tylko po 50 ludzi. Nieprzyjaciel widział nas i mógł nas dobrze porachować oraz przerzucić odpowiednio swe siły. Czekaliśmy blisko 2 godziny, gdyż atak był naznaczony na 10, o tej bowiem porze miał ambasador de Monti zrobić wypad z miasta, aby nam ułatwić nasze operacje. W tym czasie p. de Lamotte jeszcze raz zwrócił się z gorącą prośbą do p. de Plelo, aby nie uczestniczył w ataku i nie narażał się, gdyż może nam być jeszcze użyteczny w Kopenhadze w razie, gdy nasze zamiary nie udadzą się. Zresztą jest on potrzebny w służbie politycznej naszemu królowi. Lecz p. de Plelo odpowiedział poprostu, że będzie uczestniczył wraz z p. de Lamotte w akcji wojennej. P. de Lamotte oświadczył wówczas, że starałby się mu przeszkodzić w tym zamiarze, gdyby nie miał pełnego uznania dla jego charakteru. Wobec tego opierać się nie będzie, a p. de Plelo zrobi oczywiście, co zechce.

Z każdego naszego pułku wyruszyła do ataku jedna kolumna. Trzystu żołnierzy poszło na lewo, udając fałszywe natarcie, jednak nieprzyjaciel nie dał się oszukać. Przed nami w odległości około 400 kroków był las, a do lasu łąka zalana. Woda dochodziła nam po pas. Szliśmy tak do szańców w lesie usypanych na bagnach. Przebrnęliśmy z trudem przez doły, założone cierniami i dotarliśmy do zasieków wysokości 7 do 8 stóp, z wielkich drzew ułożonych wzdłuż i wszerz. Gałęzie do połowy ścięte jeżyły się z tych zasieków na wsze strony. Za niemi w odległości 15—20 kroków wznosił się wał z wielką fosą. Szańce były flankowane z lewa i z prawa przez kwadratowe reduty, oddalone od siebie o strzelanie z muszkietu. Reduty te były opatrzone działami.

Straż przednia rosyjska, leżąc na brzuchu, przyjęła ogniem naszych grenadjerów, poczem cofnęła się. Ledwieśmy weszli do lasu, rozpoczął się przeciw nam silny ogień, jednak mimo to zbliżyliśmy się do zasieków z siekierami w dłoniach. Lecz jak tu sobie dać radę z tak wielkiemi kłodami drzewa i gałęziami? Nasi dzielni grenadjerzy padali gęsto od kul nieprzyjacielskich. Pikiety, które ich podtrzymywały miały również wielkie straty. Z trzech kompanij grenadjerów w jednej chwili padło 60 zabitych i rannych oraz 6 oficerów. Wreszcie, poznawszy, że nie sposób przejść w tem miejscu, cofnęliśmy się po wielkich stratach, zwłaszcza od ognia redut z prawej i lewej strony. Byłem przez godzinę w boju na skraju lasu, czekając na dalsze rozkazy p. de Plelo. Ostrzeliwały nas dotkliwie dwie baterje, jedna z lasu druga z fortu Sommerschanz. W rezultacie w tej wyprawie na zasieki rosyjskie utraciliśmy 300 żołnierzy zabitych i rannych oraz 30 oficerów. P. Plelo, mimo ostrzeżeń p. de Lamotte, uparł się, poszedł z nami w bój i poległ[1]).

Wróciliśmy do Mindy przemoczeni powyżej pasa. Żołnierzom, nim zdołali strzelić 20 razy, zamokły naboje i strzelby. P. de Lamotte zakazał nawet strzelać. Nieszczęśliwi ranni prawie wszyscy pomarli, gdzieś w stajniach, na słomie. Opór z szańców dawało nam 6 bataljonów strzelców i 2 000 grenadjerów rosyjskich. Między nimi a błotami stało 26 szwadronów jazdy rosyjskiej z rozwiniętymi sztandarami, przygotowanych do ataku, cośmy widzieli, jak na dłoni. O ich liczbie dowiedzieliśmy się później od generała Münnicha.

Zapowiedziana przez p. de Monti wycieczka z miasta nie nastąpiła wobec zalewu powyżej wysokości człowieka. Należy wątpić, czy nasz przewodnik p. de la Gaucherie był dobrze poinformowany o rozlokowaniu nieprzyjaciela i zasiekach, oraz czy znał okolicę, przez którą musieliśmy przejść w ścieśnionych szeregach, zdobywać reduty wobec 26 szwadronów rosyjskich i brnąć przeszło milę, zanim byśmy dostali się do Gdańska.

Nazajutrz dnia 28 maja dowódca nasz de Lamotte wysłał do Rosjan posła, zapytując o jeńców i o ambasadora de Plelo. Münnich odpowiedział, że ma tylko jednego francuskiego jeńca, grenadjera, którym jako rannym zaopiekuje się. Zakomunikował również, że wyda ciała poległych, wśród których, jak się zdaje, jest człowiek znaczny, podobno ambasador francuski w Danji.

---

[1]) Plelo dowodził nieszczęsnym atakiem na zasieki. Szedł koło sztandaru pułku Blaisois, w niebieskim surducie i żółtej kamizelce, ze szpadą w ręku, wołając: „avancez“. (Jarochowski „Oblężenie Gdańska“).

Istotnie generał Münnich odesłał poległych i ciało ambasadora złożone w trumnie. Hr. de Plelo był tak jak inni polegli, przebity wielokrotnie bagnetem. Rosjanie nie dawali pardonu żadnemu rannemu i każdego nieludzko przekłuwali.

Dnia 29 maja urządzili paradę. Słychać było muzykę i trzykrotne salwy z muszkietów.

Dnia 31 maja ambasador de Monti, nie wiedząc o śmierci p. de Plelo, przysłał z miasta do niego list, w którym pisał o poniesionej przez nas klęsce. W liście ostrzegał, że nie można liczyć na Szwecję oraz donosił, że to król pruski zezwolił na przeprowadzenie przez swój kraj ciężkiej artylerji rosyjskiej. P. de Monti nie miał wiadomości, czy p. Duguay-Trouin[1]) jest już na morzu; w każdym razie nie przywiezie on wojska lądowego. Gdyby Duguay przybył, należałoby użyć jego okrętów, by sforsowały wejście do Gdańska. Nasze pułki muszą koniecznie wejść do miasta, aby podtrzymać ducha w Gdańszczanach. Poprzedni plan przedarcia się do Gdańska ze strony Oliwy — uważa p. de Monti za nieodpowiedni. Gdybyśmy mieli się załadować na okręty, należałoby część naszych zostawić w zatoce, aby Gdańszczanie nie pomyśleli, żeśmy ich opuścili. Wkońcu p. de Monti zgadza się na każdy projekt ambasadora Plelo, byle tylko dostał się wgórę rzeki i zbliżył się do miasta.

P. de Lamotte otworzył ten list, zapoznał z jego treścią dowódców i podług ich życzenia odpisał, że gdyby była odpowiednia ilość łodzi, to bez wahania załadowałby wojsko i ruszył wgórę rzeki. Niestety, jest tylko kilka małych, dwuwiosłowych bark z cienkich desek, które przebije kula z muszkietu, a wiadomo, że Rosjanie mają kilka bateryj na Wiśle i że na obu brzegach są muszkieterzy, a kule ich przenoszą szerokość rzeki.

Tego samego dnia, stosownie do rozkazu p. ambasadora de Monti, wyruszył nasz porucznik, oficer sztabowy p. de Bissoi z 30 żołnierzami na promie wgórę rzeki. Płynął z dobrym wiatrem pod obstrzałem bateryj rosyjskich, co mu jednak nie przeszkodziło dotrzeć do Gdańska.

Dnia 6 czerwca przyszedł rozkaz od p. de Monti, by użyć wszelkich możliwych statków i płynąć wgórę Wisły bez względu na niebezpieczeństwo. Wojsko ma nie rezonować, lecz słuchać. Monti przypomniał, że jest tu naczelnym dowódcą i obiecał przysłać z miasta dwie wielkie łodzie.

Dnia 7 czerwca galjota o 14 działach, która przybyła Gdańszczanom na pomoc ze Szwecji, przygotowała się do ataku na Sommerschanz. Oficer

---

[1]) Duguay-Trouin (* 1673 † 1736) słynny marynarz francuski, pogromca Anglików, Holendrów i Portugalczyków na morzu, zdobywca Rio-Janeiro, mianowany przez Ludwika XIV szefem eskadry, a przez Ludwika XV — generałem.

duński Contesenne, dowodzący tą galjotą, zapowiedział p. de Lamotte, iż napewno rozbije redutę. Istotnie, podpłynął, strzelał z dział swych przez osiem godzin bez skutku i wrócił.

Dnia 8 czerwca zauważono o 7-ej rano, że nieprzyjaciel usypał groblę na Wiśle powyżej Sommerschanz. To utrudniało nam przedostanie się wgórę rzeki. P. de Monti nie przysłał zapowiedzianych dwóch promów. Trwaliśmy więc na Fahrwasser, mając się wciąż na baczności. Nie spaliśmy ani w dzień ani w nocy, gdyż przybycie 8 000 Sasów, którzy przyłączyli się do Rosjan, zmusiło nas zwracać wciąż uwagę na słabsze tyły, od strony morza. Sasi, rozbiwszy namioty na prawo od nas, usypali kilka wzniesień na brzegu morza, w odległości pół strzału armatniego. W tem miejscu ustawili baterję.

W kilka dni potem otrzymaliśmy sześć świń, 3 beczki wina i trzy chude krowy, co wraz z czarnym żytnim chlebem, napół z piaskiem, stanowiło nasze pożywienie. Pracowaliśmy dniem i nocą, aby zbudować chociaż pozór okopów i szańców. Piszę: pozór, bo nie można zrobić szańców z piasku bez drzewa i odpowiednich narzędzi. Dla utrzymania naszego terytorjum mieliśmy zaledwie połowę potrzebnych oddziałów saperskich. Należy tu zaznaczyć, że z naszego okrętu „Astrea" przysłano nam do robót jeńców rosyjskich, ujętych między Piławą a Rygą i zostawiono nam ich pod opieką jednego strażnika. Lecz „Astrea" z całą załogą, nie uprzedziwszy nas, odpłynęła do Kopenhagi.

Dnia 12 czerwca o 7-ej rano zauważyliśmy na morzu okręty. Wszyscy cieszyli się, bo nikt nie wątpił, że to nadpływa Duguay-Trouin. Lecz po trzech godzinach umilkły radosne śpiewy, gdyśmy nie ujrzeli flagi francuskiej. Kiedy flota się zbliżyła, spostrzegliśmy białą flagę z krzyżem niebieskim św. Andrzeja. Była to flota rosyjska. Radość zmieniła się w smutek. O godzinie 4-ej popołudniu flota zarzuciła kotwicę. Jedyny pozostawiony nam z naszej flotylli handlowy transportowiec „Izaak", skoro tylko spostrzegł flagę rosyjską, ukrył się przy ujściu Wisły. Wtedy oderwały się od floty rosyjskiej dwa okręty: galjota bombowa i fregata z 50 działami i zaatakowały „Izaaka", który wywiesiwszy flagę francuską, zaczął się odstrzeliwać bardzo śmiało. Galjota i fregata cofnęły się. W nocy kapitan „Izaaka" p. de Boisbrian umknął na szalupie ze swymi marynarzami i otrzymawszy pozwolenie od p. de Lamotte, przepłynął niepostrzeżenie obok całej floty rosyjskiej i wylądował bezpiecznie na brzegu Pomeranji.

Nazajutrz, 13 czerwca, Münnich zapewne obiadował na okręcie admirała, bo artylerja strzelała jak na paradzie, przez cały dzień. Nieprzyjaciel nie zaczepiał nas, lecz domyślaliśmy się, że knuje jakiś plan. Istotnie, już o 11 w nocy rzucili na nasz obóz dwie bomby, co kazało

nam mieć się na baczności od strony morza. Dn. 14 czerwca, o 3-ej z rana dwie galjoty i dwie fregaty zbliżyły się nagle na pół strzału działowego i bombardowały nas bez przerwy do 8-ej wieczór.

Godzinę przedtem zdarzył się wypadek w twierdzy Weichselmünde wskutek nieostrożności kanoniera. Wybuchła beczka prochu i spowodowała wybuch 300—400 granatów. Zaniepokojeni tym wypadkiem, chwyciliśmy za broń i ruszyliśmy na odkryte miejsce. Ujrzano nas z okrętów rosyjskich i zaczęto nas ostrzeliwać gwałtownie przez godzinę. Nie ponieśliśmy jednak znaczniejszych strat.

Tego wieczora podczas najgorętszej kanonady, polecono mi udać się na noc do fortu Westerschanz, leżącego naprzeciw Weichselmünde po drugiej stronie Wisły. Przez miejsce odkryte prowadziłem przez ćwierć mili mój oddział. Nieprzyjaciel ostrzeliwał nas gwałtownie, lecz pociski przelatywały nad nami. Major d'Arton z pułku de la Marche, wysłany przez p. de Lamotte do fortu, rozmawiał właśnie ze mną i gdyby się na czas nie uchylił, zostałby rozerwany przez kulę armatnią.

Dnia 15 czerwca, o 5-ej rano zaczęły nas okręty rosyjskie znowu bombardować, lecz o 2-ej popołudniu ogień ustał i ujrzeliśmy, jak flota odpływa. Z radością przypatrywaliśmy się temu odjazdowi. Mogliśmy nareszcie trochę odetchnąć i pożywić się kawałkiem czarnego jak węgiel i zmięszanego z piaskiem chleba oraz wstrętniejszym od ścierwa mięsem krowiem. Po pięciu dniach mogliśmy nareszcie trochę się przespać. W ciągu dwóch ostatnich dni rzucili Rosjanie na nas 747 kul armatnich i 300 bomb, które więcej straszyły niż szkody przyniosły.

Dnia 16 czerwca floty nieprzyjacielskiej nie było już widać. Natomiast strzelano do nas z lądu. Kule padały na szczęście na środek obozu, skąd się usunęliśmy. Straty mieliśmy małe; m. i. zginął służący majora Brosse z pułku Perigord w chwili, kiedy obuwał swego pana.

Dnia 17 czerwca ze zdziwieniem spostrzegliśmy o 50 sążni za Westerschanz równoległy szaniec usypany przez Sasów w kierunku ku Wiśle. A tymczasem Rosjanie od 4 dni budowali podkop i ustawili dwie nowe baterje, aby bombardować bastjony Mindy.

Dnia 18 czerwca Sasi podprowadzili swój szaniec na 25 sążni od Wisły i postawili redutę z baterją wielkich armat. Tego samego dnia powróciła nieprzyjacielska flota. Nazajutrz podpłynęły dwie galjoty i 3 fregaty bliżej, niż dawniej. Jedna fregata stanęła w ujściu Wisły, zwanem starem korytem, druga w nowem korycie, a trzecia pośrodku.

Zastanawialiśmy się nad naszem położeniem: było ono okropne. Z jednej strony potęga morska, złożona z 22 okrętów wojennych, kilku statków transportowych i dwóch galjot bombowych, nie licząc wielu łodzi i szalup. Armja lądowa liczyła 22 000 Rosjan, naciskających na nas z lewej

strony i 8 000 Sasów, napierających z prawej. Połączenie z fortecą Mindą, skąd otrzymywaliśmy skąpą aprowizację, miało być odcięte. Forteca ta, mogąca pomieścić zaledwie 500 ludzi załogi, miała urządzenia wewnętrzne nieodpowiednie do skutecznej obrony. Poza tem nie mieliśmy żadnej nadziei przedostania się wgórę rzeki, do Gdańska, gdyż nieprzyjaciel groził nam ze wszystkich stron, trzymając w swoim ręku Wisłę. Przeszkadzała nam ponadto grobla, armaty oraz muszkieterzy ustawieni na brzegach rzeki.

Wobec takiej sytuacji p. de Lamotte zwołał radę wojenną. Postanowiono prosić generała Münnicha o paszport dla naszego oficera, któryby się mógł udać do Gdańska i zawiadomić króla Stanisława oraz ambasadora de Monti o naszem położeniu. Generał Münnich dał paszport. Dnia 20 czerwca udali się do Gdańska pp.: kapitan d'Oyse z pułku Perigord i major de Cornier z pułku Blaisois. Przedstawili oni nasze smutne położenie, stan opłakany rannych, brak lekarstw, wódki, świeżego mięsa. Groziła nam śmierć głodowa, bo chleb starczył tylko na 5 dni, a był napół zgniły.

Król Stanisław był żywo wzruszony naszem położeniem, wciąż wzdychał i łzy wylewał. Rzekł on do naszych wysłanników: „Bóg świadkiem, że nie żądza władzy mnie tutaj sprowadziła, a tylko honor króla i narodu", poczem po rozmowie p. de Monti zwołał swych oficerów na naradę. Trudno mi nie zauważyć, że na tę naradę przybyli ludzie bez doświadczenia. Byli to miłośnicy przygód, szukający w dalekich krajach szczęścia i spodziewający się znaleźć je prędzej niż w ojczyźnie, gdzie byli zbyt dobrze znani. Rzecz dziwna, że p. de Monti darzył zaufaniem takich ludzi, a nie słuchał rad p. de Lamotte i członków naszej oficerskiej rady, dobrze wszystkim znanych. Doradcy króla nadawali się raczej do tawerny; dzielni byli przy szklance i skorzy do rozstrzygania swych sporów pięścią.

W rezultacie ta rada wojenna poleciła nam atakować w jasny dzień szańce rosyjskie i Sasów, zagwoździć ich baterje, przejść bagna między Wisłą a Oliwą i przerwać się do Gdańska. Lecz wnet projekt ten odrzucono, podsuwając drugi: abyśmy się trzymali na naszej wyspie bez względu na to, co nas czeka, a właściwie mieliśmy czekać na sygnał z miasta i na małych łodziach płynąć Wisłą do Gdańska. Z miasta miał być wysłany prom i przerwać na Wiśle rosyjską groblę, a potem ciągnąć nas na linie aż do Gdańska. Ten to projekt, chociaż niewykonalny, podpisał p. de Monti.

Dn. 21 czerwca w południe powrócili pp. d'Oyse i de Cornier do naszego obozu. P. de Lamotte zwołał radę wojenną, której zakomuniko-

wał plan p. de Monti. Jednogłośnie uznano go za niewykonalny i postanowiono przedstawić p. Münnichowi honorową kapitulację.

Tego właśnie dnia byłem przydzielony do fortu Mindy z 50 ludźmi i 2 oficerami. Garnizon forteczny był mocno wzburzony przeciwko swemu komendantowi i swym oficerom. Żołnierze krzyczeli, że oficerowie są okrutni i że chcą ich zgubić. Oficerowie błagali mnie, bym uspokoił żołnierzy, co mi się udało. Oficerowie dziękowali mi, żem im ocalił życie, bo gdyby nie ja, byliby z pewnością uduszeni. Byłem w fortecy do 7-ej wieczór, gdyż z rozkazu p. de Lamotte musiałem ją opuścić. Uczyniłem to bardzo ostrożnie z obawy, aby mi w tem nie przeszkodziła załoga fortecy, której przyrzekłem, że będzie przez swych oficerów lepiej traktowana i że jej nie opuszczę bez poprzedniego uwiadomienia. A mogli mi zamknąć barjerę, a nawet użyć armaty. Więc skorzystałem z chwili, kiedy załoga jadła obiad, zostawiwszy broń przy palisadach. Wtenczas wymknąłem się ze swymi ludźmi.

Dnia 22 czerwca p. pułkownik de Vaillant, dowódca pułku de la Marche oraz dwaj kapitanowie z pułku Perigord zostali wysłani do feldmarszałka, generała Münnicha, głównodowodzącego wojskami pod Gdańskiem. Tegoż dnia zaproponował mi p. Sejean z polecenia brygadjera de Lamotte, abym wraz z p. de Thery zaniósł naszą kapitulację księciu saskiemu, lecz usprawiedliwiłem się wielkiem zmęczeniem wskutek siedmiodniowej, bezsennej służby. Wysłano więc do księcia saskiego de Weissenfels pana de Thery z pułku Blaisois, majora de Cornier z tegoż pułku oraz kapitana z pułku Perigord, kawalera de Briqueville, opatrzonych w pełnomocnictwa. Obaj generałowie (rosyjski i saski) zjechali się, aby traktować o naszej kapitulacji i przyjęli ją w sposób najłaskawszy na przedstawionych przez nas warunkach. Poza tem dano nam żywność, pieniądze i wszystko, czegośmy potrzebowali. Münnich posłał p. de Lamotte 18 wołów, 30 baranów, zwierzynę i wino, przyczem wyraził się z pochwałą dla naszego narodu, a zwłaszcza dla naszego męstwa w ataku i w obronie przed trojakiemi siłami zbrojnemi. Było dla narodu rosyjskiego hańbą znosić tak długo opór 3 pułków francuskich, sprowadzonych o 600 mil z dalekiej ojczyzny i pozostawionych bez żadnej pomocy. Generał Münnich zdawał sobie sprawę z ciężkiego położenia naszego, lecz oświadczył, że nie będzie z niego korzystał.

Dnia 23 czerwca nie mogłem się wymówić od współudziału z p. Sejean i d'Oyse w komisji do p. admirała rosyjskiego (Gordona), aby się dowiedzieć, do jakiego portu szwedzkiego nas odtransportuje. P. admirał kazał zebrać viceadmirałów swojej floty i po naradzie z nimi oznajmił nam, że będziemy zadowoleni, gdyż nas wysadzi w porcie, gdzie znajdziemy wszystko, co będzie nam potrzebne. Nic więcej nie chciał nam powiedzieć.

Chłód, z jakim nas przyjął, i milczenie co do miejsca naszego przyszłego wylądowania dały nam wiele do myślenia. Gdyśmy wypowiedzieli nasze pod tym względem obawy p. Münnichowi, ten dał słowo honoru Niemca i uczciwego człowieka, że nasza kapitulacja będzie wiernie wypełniona we wszystkich punktach i chociaż nas Szwedzi źle i fałszywie usposobili względem Rosjan, to przekonamy się, że i w Rosji znają się doskonale na regułach i na honorze. Pan admirał, który na to przybył, oznajmił, że odtransportuje nas do Carlesham albo Carlscrone w Szwecji, abyśmy mieli stamtąd lepszy powrót do Francji.

Pan de Stackelberg, który od kilku dni opuścił fortecę w Mindzie, osobno załatwił sprawę kapitulacji i odszedł drogą lądową z kilkoma szwedzkimi oficerami. Przedtem wiele pomstował na p. de Monti, ganiąc wszystkie jego projekty [1]).

Dnia 25 czerwca przybyli do naszego obozu: pp. Münnich, Książę Saski, admirał i viceadmirałowie. Admirał zapewniał, że będziemy z niego zadowoleni, że odstawi nas do portu szwedzkiego, gdzie będziemy wygodnie załadowani do Francji. Dnia 26-go zaczęto nas ambarkować, a 27-go o 9-ej rozwinięto żagle".

Tutaj kończy się opis akcji pod Gdańskiem, lecz zapiski kapitana de Montsaujeon ciągną się dalej. Streścimy je pokrótce. Rosjanie nie dotrzymali warunków kapitulacji, nie wysadzili Francuzów w porcie szwedzkim, lecz jako jeńców odtransportowali ich do Kronsztatu, a stąd częściowo do Finlandji i do Narwy. Dlaczego nie dotrzymali warunków kapitulacji? Powodem tego miało być zabrania przez te okręty francuskie, które przywiozły oddziały brygadjera de Lamotte pod Gdańsk — trzech statków rosyjskich: fregaty „Mitawy" i dwóch innych; na jednym z nich jechał kurjer rosyjski z Lubeki. Zagarnięcie tych statków uważała Rosja za „pogwałcenia prawa narodów".

Pobyt Francuzów w Rosji trwał kilka miesięcy. Z dziennika kapitana Montsaujeon dowiadujemy się, że przynajmniej oficerom-jeńcom źle się nie działo. Autor opisuje z wielkiem zainteresowaniem poznane miejscowości, ludność i jej obyczaje, poświęcając najwięcej miejsca Petersburgowi, dokąd ich zaprosiła cesarzowa Anna. Na jej dworze doznali gościnnego przyjęcia. Dopiero w grudniu 1734 zwolniono jeńców francuskich. Wracali do ojczyzny drogą morską, lecz nie wszyscy szczęśliwie wrócili. Wielu zmarło w drodze od chorób, część utonęła podczas burzy.

---

[1]) Wiadomość o poddaniu się Mindy nie jest dokładna. Skądinąd wiemy, że Mindę oddali Sasom kapitan Patzer i Stackelberg. Załoga twierdzy, uszczuplona dezercją, lecz wynosząca jeszcze około 400 ludzi, złożywszy przysięgę dla Augusta III, otrzymała pozwolenie udania się z bronią w ręku gdziekolwiek, byle nie do Gdańska (Por. Jarochowski „Oblężenie Gdańska", Tygodnik Powszechny 1884 r).

STANISŁAW ZIELIŃSKI

DR. JÓZEF SIEMIRADZKI

Podróże naukowe i działalność emigracyjna

Dr. Józef Siemiradzki urodził się 28 marca 1858 r. w Charkowie z rodziców Telesfora, rotmistrza kirasjerów, i Natalji z Frybesów. Utraciwszy matkę w kolebce, wychował się w domu stryjecznego dziada a ojca znanego malarza Henryka Siemiradzkiego. Do niższych klas gimnazjalnych uczęszczał w Charkowie. W roku 1871 rodzina S. przesiedliła się do Warszawy, gdzie Józef ukończył gimnazjum 3-e w roku 1878, poczem, za poradą prof. Benedykta Dybowskiego, udał się na dalsze studja do Dorpatu. Mianowany asystentem przy katedrze mineralogji i geologji, ukończył uniwersytet w roku 1881 ze stopniem kandydata i tegoż roku, po odbyciu w Wilnie sześciotygodniowej służby wojskowej, wyjechał w towarzystwie Jana Sztolcmana [1]) do Ameryki Południowej.

---

[1]) Sztolcman Jan, ur. 1854, zmarły 29. IV. 1928 w Warszawie, zoolog i podróżnik, studjował zoologję na Uniwersytecie Warszawskim, gdzie zetknął się z Wład. Taczanowskim, kustoszem Gabinetu Zoologicznego U. W. i specjalizował się pod jego kierunkiem; gdy w 1874 Konstanty Jelski, działający z ramienia Branickich w Peruwji, osiadł tam w służbie rządu peruwjańskiego, wysłali Braniccy Sztolcmana do Peruwji w 1875 r. dla kontynuowania prac Jelskiego. Przez 6 lat t. j. do 1880 pracował Sztolcman, początkowo w towarzystwie Jelskiego, potem po wyjeździe tegoż do Europy, samodzielnie, badając okolice Limy i różne miejscowości pomorza peruwjańskiego, wreszcie udał się w głąb kraju, przeszedł szereg pasm Kordyljerów i leżące pomiędzy niemi doliny, dotarł do górnego dorzecza Amazonki i dopływu Rio Guallaga i wrócił przez Amazonkę i port brazylijski Belem do Europy. W rok później, w 1881 r. udał się Sztolcman w ponowną drogę do Ameryki Południowej, tym razem do Ekwadoru w towarzystwie J. Siemiradzkiego i badał kraj do roku 1884. W czasie obu podróży Sztolcman zebrał ogromny materjał, który wzbogacił zbiory Branickich, t. j. dzisiejsze Państwowe Muzeum Zoologiczne. To, co do tej pory opracowano naukowo, stało się podstawą do poznania przyrody tej części kontynentu południowo-amerykańskiego. Wkrótce po powrocie z Ekwadoru objął Sztolcman kierownictwo Muzeum Zoologicznego, założonego przez spadkobierców Konstantego hr. Branickiego. W r. 1901 odbył

Z powodu wybuchu wojny peruwjańsko-chilijskiej pierwotny plan wyprawy Siemiradzkiego do Peruwji musiał ulec zmianie — wylądowano w Ekwadorze. W ciągu całorocznej podróży tej zwiedził Siemiradzki Antyle Francuskie, Panamę oraz Ekwador, przekroczywszy Andy aż do dorzecza Amazonki. Opis tej podróży, dziś całkowicie wyczerpany, wydał w Warszawie w r. 1883 p. t. „Z Warszawy do równika". Wyniki naukowe wyprawy wyzyskał w dwóch pracach: „Die geognostischen Verhältnisse der Insel Martinique" wydanej w Dorpacie w r. 1884 jako praca magisterska oraz „Beiträge zur Kenntnis der typischen Andesitgesteine" w „Neues Jahrbuch für Mineralogie", za którą w tymże roku 1884 uzyskał stopień doktora mineralogji i geognozji. Wróciwszy do Warszawy przez lat kilka pracował Siemiradzki nad geologją Polski w gronie członków redakcji „Wszechświata" i „Pamiętnika Fizjograficznego". W roku 1887 wyjechał do Lwowa, uzyskawszy docenturę prywatną na Uniwersytecie Jana Kazimierza.

We Lwowie zetknął się z gronem działaczy społecznych, interesujących się sprawą emigracji polskiej, których duszą był Dr. Stanisław Kłobukowski,[1]) oraz jego przyjaciel, adwokat dr. Wiktor Ungar,[2]) którzy

---

Sztolcman jeszcze jednę wyprawę, mianowicie do Afryki, w dorzecze Nilu i do Sudanu wraz z Józefem hr. Potockim. Po przekształceniu Muzeum Zoologicznego Branickich i Gabinetu Zool. Uniwersytetu na Państwowe Muzeum Zoologiczne został Sztolcman jego wicedyrektorem i na tem stanowisku pozostał do końca życia. W ciągu ostatnich lat wykładał w Szkole Głównej Gospodarstwa Wiejskiego łowiectwo na Wydziale Leśnym. Dzieje oraz wyniki swych wypraw i badań opisał w pracach: „Peru", „Nad Nilem Niebieskim, wyprawa myśliwska Józefa hr. Potockiego do Sudanu", „Ostatni rok podróży po Ekwadorze", „Opis peruwjańskiej prowincji Maynas" i in. Dorobek naukowy Sztolcmana obejmuje kilkadziesiąt prac specjalnych przeważnie ornitologicznych, ogłaszanych w licznych czasopismach naukowych polskich i zagranicznych; ponadto opublikował zgórą setkę artykułów popularnych z dziedziny zoologji.

[1]) Dr. Kłobukowski Stanisław, ur. 1852 r. w Powierciu pod Kołem, był jednym z pionierów idei „Nowej Polski" w Brazylji. Szkołę średnią ukończył w Paryżu, poczem studjował w Genewie i w Bonn; 1889 r. pierwszy poruszył i omówił na zjeździe lwowskim prawników i ekonomistów sprawę populacji i wychodztwa polskiego i w konsekwencji założył w lipcu 1892 r. we Lwowie „Przegląd Emigracyjny"; w 1893 r. na III-cim Zjeździe prawników, poparty przez Alfonsa Parczewskiego i Wiktora Ungara, przeprowadził uchwałę, zalecającą założenie Towarzystwa Handlowo-Geograficznego, które też istotnie powstało tego roku we Lwowie pod prezesurą Tadeusza Dzieduszyckiego; w czerwcu 1895 r. udał się z ramienia Polskiego Towarzystwa Emigracyjnego jako przewodnik partji emigrantów, będących pod opieką Towarzystwa św. Rafała, do Brazylji; tam pozostał do 1898 r., podróżując po kraju, badając warunki kolonizacji i nawiązując stosunki handlowe; zwiedził wówczas Brazylję południową, Paragwaj, Argentynę północną i południową — Patagonję i Ziemię Ognistą — oraz południowe Chile;

literalnie od ust sobie odejmując, wydawali własnym kosztem od 1892 r. „Przegląd Emigracyjny", przemianowany w 1896 r. na „Gazetę Handlowo-Geograficzną".

W owym czasie wybuchła nagle w zaborze rosyjskim pamiętna „gorączka brazylijska", wobec której społeczeństwo było zupełnie bezradne, nikt bowiem poza szczupłem gronem lwowskich działaczy nie miał pojęcia o doniosłości tego ruchu, ani wogóle o istnieniu, już od dłuższego czasu pomyślnie się rozwijających, kolonij rolniczych polskich w południowej Brazylji — wiedziano jedynie o osadnictwie polskiem w Stanach Zjednoczonych, które rozwijało się samodzielnie bez jakiegokolwiek udziału społeczeństwa w starym kraju.

Po obaleniu cesarstwa w 1889 r. nowy rząd federacji brazylijskiej postanowił rozpocząć szeroką akcję celem skolonizowania prawie bezludnych obszarów w stanach południowych, stanowiących niegdyś część jezuickiej republiki paragwajskiej, gdzie umiarkowany i zdrowy klimat i żyzna gleba, umożliwiająca uprawę wszelkich zbóż europejskich, przedstawiały korzystne widoki dla osadnictwa rolników europejskich.

Kolonizację Brazylji Europejczykami propagowali Polacy już kilkadziesiąt lat wcześniej. Jednym z pierwszych propagatorów był hr. Florestan Rozwadowski[1]), który w 1857 r. napisał broszurę, wydaną w Rio de

w 1908 r. udał się na dłuższy pobyt do Brazylji; Kłobukowski pisał wiele z dziedziny emigracji, kolonizacji i spraw morskich w prasie, oraz w oddzielnych wydawnictwach, jako to: Das feindliche Privateigentum zur See, Bonn 1878 r., O flocie ochotniczej i korsarstwie, Warszawa 1878 r., Roczna emigracja, „Ekonomista Polski", 1890 r. i „Ateneum" 1889 r., Wspomnienia z podróży po Brazylji, Argentynie, Paragwaju, Patagonji i Ziemi Ognistej 1895—1898 r. Lwów 1898 r. oraz liczne artykuły w „Gazecie Handlowo-Geograficznej", „Polskim Przeglądzie Emigracyjnym" i t. d.

[2]) Dr. Ungar Józef, pionier ruchu kolonizacyjnego, jeden z inicjatorów i najczynniejszych członków Polskiego Towarzystwa Emigracyjnego i pokrewnych organizacyj oraz wydawca pism poświęconych sprawom emigracji i kolonizacji, był adwokatem we Lwowie; wydawał we Lwowie „Przegląd Wszechpolski" „Przegląd Emigracyjny", „Gazetę Handlowo-Geograficzną" i wygłosił na III Zjeździe prawników w Poznaniu w 1893 r. pionierski referat p. t. „Łączność ekonomiczna z wychodztwem", ogłosił szereg artykułów oraz broszur na temat emigracji, osadnictwa i kolonizacji, jak: „Dwa głosy w sprawie emigracyjno-kolonialnej", „Idea kolonizacyjna wśród emigracji polskiej", „Kolonizacja drugiego stopnia", „Kolonizacja na zasadzie spółdzielczości", „Polska, Syberja i Ameryka", „Polskie Towarzystwo Handlowo-Geograficzne", „Walka o idee", „Większa Polska" i t. d.

[1]) Inżynier Rozwadowski, major wojsk powstańczych polskich i armji brazylijskiej, walczył w 1848 r. w powstaniu węgierskiem, poczem wyemigrował z synami Antonim i Oktawianem do Ameryki Południowej i wstąpił do armji brazylijskiej jako major-inżynier; czynił pomiary kraju i sporządził pierwsze zdjęcia topograficzne niezbadanych dotąd puszcz i lasów dziewiczych dorzecza Amazonki. W 1863 r.

Janeiro, p. t. „E governo e la colonisacão ou consideracoes sobre e Brasil e o engajamento de estangiro" (Rząd i kolonizacja czyli rozważania o Brazylji i sprowadzeniu cudzoziemców). W samym stanie Parana rozpoczął kolonizację polską ok. 1869 inż. Edmund Saporski, zwany „ojcem kolonizacji polskiej" w Paranie.

Rząd młodej republiki brazylijskiej rozwinął ogromną agitację; poświęcono olbrzymie sumy na cele zamierzonej kolonizacji, potworzono agencje werbownicze nasamprzód w Niemczech i Włoszech, a agencja Eugenjusza Bendaszewskiego w Bremie rozszerzyła akcję na nader podatny teren Królestwa Polskiego. Bendaszewski użył bardzo sprytnego sposobu, ażeby wzbudzić ufność proletarjatu rolnego, zwłaszcza służby folwarcznej w Kongresówce, podejmując się bezpłatnego przesyłania prywatnych listów zwerbowanych przez siebie emigrantów, które w Bremie odpowiednio preparowano, przedstawiając Brazylję jako kraj obiecany, gdzie diamenty i złoto garściami się zbiera na ulicy; a że warunki osadnictwa były bardzo korzystne, — rząd federacyjny bowiem pokrywał wszystkie koszta przejazdu, przeżywienia i osadnictwa, pod warunkiem przyrzeczenia spłaty drobnych i na kilkoletnie raty rozłożonych opłat w przyszłości — wszczął się ruch gwałtowny i setki tysięcy ludzi z Kongresówki bez paszportów przemykało się do Bremy; sam Bendaszewski zwerbował kilka tysięcy emigrantów. Wszelkie perswazje inteligencji, którą podejrzewano o osobisty interes zatrzymania w kraju taniego robotnika, pozostawały bez skutku, agenci bowiem pokazywali kandydatom na wychodzców „oryginalne" listy ich znajomych, zadające kłam twierdzeniom obywateli i księży, którzy, zupełnie nieobeznani z tą sprawą, istotnie żadnych pozytywnych wiadomości udzielić nie mogli. Rząd rosyjski wobec „bezpaszportowych" emigrantów zachowywał się zupełnie obojętnie; wychodzcy — nie poinformowani należycie o przysługujących im na mocy bardzo liberalnej ustawy brazylijskiej prawach i pozbawieni jakiejkolwiek opieki konsularnej, szli tysiącami, zamiast do stanów południowych, gdzie byli już osiedleni dawniej nasi rodacy – jako pozbawieni wszelkiej opieki prawnej półniewolnicy do plan-

---

wrócił Rozwadowski do Europy, aby ofiarować Rządowi Narodowemu swe usługi, przedstawił projekt zorganizowania marynarki wojennej i otrzymał nominację na Komisarza R. N. przy generalnym organizatorze Polskich Sił Morskich, kapitanie Zbyszewskim (Karpiu), która to funkcja przydzielona była do agend agenta wojskowego płk. Eugenjusza Dębińskiego-Kota. Po zlikwidowaniu marynarki powstańczej ogłosił w październiku 1864 r. w Paryżu „List otwarty w sprawie projektu, zgłoszonego przez jedną z rzeczypospolitych południowej Ameryki dla zaciągania cudzoziemców w szeregi swojego wojska"; w piśmie tem Rozwadowski wzywał do skupienia emigracji w Brazylji.

tacyj kawowych w gorących i niezdrowych strefach, gdzie plantatorom, pozbawionym rąk roboczych przez zniesienie niewolnictwa murzynów, groziło niechybne bankructwo.

Opinja publiczna w Kongresówce, nastawiona wrogo wobec ruchu emigracyjnego, przybierającego cechy epidemji, myślała jedynie o powstrzymaniu tego ruchu za wszelką cenę. Komitet obywatelski w Warszawie pod przewodnictwem księcia Lubomirskiego zgromadził dość znacze fundusze na cele repatrjacji zbałamuconych emigrantów i w tym celu wydelegował ks. Chełmickiego i Glinkę do Rio de Janeiro; akcja ta jednak zawiodła (Ks. Chełmicki spostrzeżenia swe opisał w dwu tomowej pracy w Brazylji: „Notatki z podróży", Warszawa 1892).

Tymczasem agitacja wychodźcza zataczać zaczęła coraz szersze kręgi i objęła również Wschodnią Małopolskę, co spowodowało Sejm Galicyjski i rząd austryjacki do zajęcia się tą kwestją. Ruchem wychodźczym z Podola kierowała włoska agencja niejakiego Gergoleta w Udine, a emigrantów kierowano do portu w Genui i na okręty włoskie. Działy się przytem wielkie nadużycia a opieka konsularna w Genui, mimo najlepszych chęci konsula, była bezskuteczną, ponieważ wśród personelu konsulatu nie było ani jednego człowieka, któryby rozumiał cośkolwiek po polsku lub rusku.

Ponieważ w owym czasie przeniesiony później do Polski zakład wychowawczy dla młodzieży rzemieślniczej, utrzymywany przez zakon salezjanów, znajdował się w Turynie, grono lwowskich działaczy emigracyjnych postanowiło porozumieć się z zakonem, liczącym wielu Polaków, w celu zapobieżenia powyższym brakom. Zaopatrzony w list polecający ks. arcybiskupa Morawskiego udał się Siemiradzki do Turynu do generała zakonu, który zarządził natychmiastową delegację jednego z zakonników Polaków do konsulatu austrowęgierskiego do Genui w charakterze tłumacza, oraz zarządził, ażeby z każdą partją wychodźców galicyjskich wyjeżdżał jeden z zakonników. W ten sposób pierwszy krok roztoczenia opieki nad wychodźcami naszymi został dokonany.

W parę lat później za przykładem salezjanów poszli oo. bazyljanie, delegując zakonników jako duszpasterzy wyjeżdżających partyj emigrantów ruskich. Akcja ta miała jeszcze i tę dobrą stronę, iż według prawodawstwa brazylijskiego kościół był od państwa niezależny, a duchowieństwo zakonne nie podlegało władzy miejscowego biskupa.

Konieczność naocznego stwierdzenia panujących w Brazylji stosunków stawała się naglącą i grono lwowskich działaczy zwróciło się do Siemiradzkiego z propozycją odbycia wyprawy w tym celu. Funduszów miał

dostarczyć komitet warszawski. Wobec wrogiego nastroju społeczeństwa w Kongresówce projekt ten nie przyszedł do skutku, pieniądze zostały użyte na zakupno biletów repatrjacyjnych i pokrycie kosztów wyprawy ks. Chełmickiego. Wobec tego postanowił Siemiradzki wspólnie z kolegami uniwersyteckimi Witoldem Łaźniewskim i Antonim Hemplem odbyć zamierzoną wyprawę kosztem własnym. Opis tej podróży trwającej 1½ roku ogłosił w dwóch częściach: „Za morze" i „Na kresach cywilizacji", obie dziś całkowicie wyczerpane. Hempel wyniki podróży opisał w pracy „Polacy w Brazylji" Lwów 1894 oraz przysyłał korespondencje do „Przeglądu Emigracyjnego".

Życzliwie przyjęci w Rio de Janeiro przez władze brazylijskie, które im ułatwiły dokładne poznanie akcji kolonizacyjnej rządu federalnego, zwiedzili Polacy plantacje kawy w stanie Saõ Paulo, stare kolonje polskie w okolicy Kurytyby, nowozakładane osady polskie w dolinie rzeki Yguassu w stanie Parana, nowe osady polskie i ruskie w głębi stanu Rio Grande do Sul, sięgające już granic Paragwaju i Argentyny, następnie zaś udali się do Argentyny celem zbadania możliwości osadniczych na rozległych stepach tej republiki, zwłaszcza jej części południowej — świeżo zdobytej na Indjanach t. zw. „Pampa Central", oraz północnej Patagonji. Wyprawa ta miała również dość doniosłe wyniki geograficzne, okazało się bowiem, iż mapy „sztabowe" argentyńskie, zwłaszcza mapa Rohdego, były pełne błędów, jako kreślone w znacznej mierze na podstawie ustnych wiadomości otrzymanych od żołnierzy. Siemiradzki przekonał się o tem z przykrością, kiedy w celu wyznaczenia szlaku swej karawany przez bezwodną pustynię do oazy Lihuel Galel (pod 38° szer. płd. 66° dług. zach.) udał się do dyrektora tow. geograficznego w Buenos Aires, pułkownika Latziny, który oświadczył bez ogródek, iż będzie mu wdzięczny, jeżeli po powrocie z wyprawy go objaśni — on bowiem nic nie wie. Postanowił więc Siemiradzki udać się w kierunku, którym na rok przed nim przebył całkowitą szerokość lądu w tem miejscu dr. Hugo Zapałowicz. [1])

[1]) Dr. Zapałowicz Hugo, ur. 15. XI. 1852 w Lublanie, zm. 20. XI. 1917 w Perowsku w Turkiestanie, geobotanik i podróżnik, ukończył studja prawnicze na Uniwersytecie Jagiellońskim; czas wolny od pracy zawodowej poświęcał studjom przyrodniczym; w 1888—1890 odbył podróż naokoło ziemi, przyczem dłuższy czas poświęcił badaniom geografji, geologji i flory Argentyny i Patagonji; Argentynę przeszedł od ostatniej stacji kolejowej, przez suchy step, do oazy Lihuel-Galel, łożyskiem niewiadomo czy wyschłej czy istniejącej rzeki do Rio Negro, oraz wgórę tej rzeki do podnóża Andów; w czasie wielkiej wojny nie przestawał gromadzić materjałów naukowych nawet przebywając w niewoli rosyjskiej, w Turkiestanie. W kraju zajmował się badaniem roślinności i geologji i Karpat wschodnich. Z. napisał m. in. „Das Rio Negro Gebiet in Patagonien" w „Denkschrift der mat. naturh. Cl. d. Wissenschaften", i dwutomowe dzieło: „Jedna z podróży naokoło świata" Lwów 1899.

Siemiradzki szlak swej podróży skreślił i wydał po powrocie w „Petermanns Geographische Mitteilungen“ p. t. „Eine Forschungsreise in Patagonien“, oraz na życzenie znakomitego geografa francuskiego Elizeusza Reclus'a przesłał listownie temuż notatki swoje, które zostały uwzględnione w jego znakomitej „Géographie universelle“, zwłaszcza dokładna mapka oazy Lihuel-Galel.

Dotarłszy do podnóża Andów pożegnał Siemiradzki swoich towarzyszy podróży, powracających do kraju, sam zaś postanowił odbyć wycieczkę do legendarnego podówczas jeziora „Tygrysiego“ (pod 41^0 szer. płd. i 71^0 dług. zach.), Nahuel Huapi, które dziś po przeprowadzeniu kolei i odkryciu w pobliżu bogatych źródeł naftowych stało się już uczęszczanem letniskiem i miejscem wycieczek turystycznych, a gdzie kolonizacja rolnicza, wśród której niebrak Polaków, posuwa się wzdłuż dolin rzecznych, przecinających pustynię Patagońską coraz dalej ku podnóżom Andów, gdzie istnieją zupełnie możliwe warunki osadnicze.

Powróciwszy z tej wycieczki do osady wojskowej General Rocca w prowincji Rio Negro, w której pożegnał towarzyszy podróży, przyłączył się do karawany pewnego handlarza wołów, Włocha, udającego się z zakupionem na nizinach stadem, na północ, nieznanym jeszcze podówczas geografom szlakiem indyjskim wzdłuż szeregu wygasłych wulkanów pomiędzy dwoma pasmami Wysokiej Kordyljery aż do źródeł rzeki Bio-bio (największa rzeka w Chile, wypływająca z Andów długości 500 km; wpada pod Concepcion do oc. Spokojnego), a stamtąd do Valparaiso i Santiago. Zastał tam, w domu prof. Kazimierza Domeyki, mnóstwo pamiątek po niestrudzonym i wysoko cenionym w Chile rodaku naszym, a jego ojcu Ignacym. W drodze przez Andy udało się Siemiradzkiemu również sprostować kilka ważnych błędów istniejących map.

Wróciwszy stąd koleją przez Mendozę do Buenos Aires odbył jeszcze kilkotygodniową wycieczkę wgórę rzeki Parany do przepięknego Paragwaju.

Rezultaty wyprawy polskiej, po ogłoszeniu drukiem, zrobiły niespodziewany wyłom w sprawach roztoczenia opieki nad wychodztwem polskiem. Warszawa pozostała wprawdzie obojętna, ale we Lwowie zdołano zainteresować kilku wpływowych posłów sejmowych, m. in. Stanisława Szczepanowskiego, sławnego pioniera nafciarstwa polskiego i autora „Nędzy Galicji“, a za tegoż pośrednictwem ówczesnego ministra spraw zewnętrznych w Wiedniu Agenora hr. Gołuchowskiego. Memorjał ułożony przez Kłobukowskiego, który Szczepanowski przedstawił na posiedzeniu delegacyj w Budapeszcie, miał skutek natychmiastowy: utworzenie w Kurytybie zawodowego konsulatu austro-węgierskiego z personelem wyłącznie polskim oraz poufnem poleceniem roztoczenia opieki konsu-

larnej na wszystkich osadników polskich, bez względu na przynależność państwową. Konsulem został zamianowany Ślązak z Cieszyna p. Wilhelm Pohl, gorący patrjota i zręczny dyplomata, który, mając do czynienia z gubernatorem stanu, człowiekiem zgruba ciosanym, ale w gruncie zacnym i mającym dobre chęci, załatwiał wszelkie drażliwe sprawy dyplomatyczne po przyjacielsku i w przeciwieństwie do lekceważących grubjańskiego gubernatora kolegów dyplomatów innych państw, bardzo sumiennie, w pełnej paradzie stawiał się na niezliczonych uroczystościach „państwowych" młodej republiki. Ze szczupłego zastępu inteligencji polskiej potrafił nowy konsul zorganizować szkolnictwo oraz szereg towarzystw polskich, po których dzisiaj pozostał poważny już dorobek. Jednym z jego następców na tej ważnej placówce konsularnej był dzisiejszy minister p. Bertoni, a konsulat austrjacki odziedziczyło bez zmiany odrodzone Państwo Polskie.

We dwa lata po zamianowaniu konsula w Kurytybie akcja opieki nad wychodzcami przybrała we Lwowie takie rozmiary, iż Sejm Galicyjski uchwalił w roku 1895 wysłać Siemiradzkiego ponownie do Brazylji tym razem w misji dyplomatycznej, dodawszy mu do towarzystwa, jako delegata Rusinów, księdza Jana Wolańskiego z Trembowli wraz z żoną. Pani Wolańska przypłaciła tę wyprawę życiem zmarłszy na żółtą febrę już w kilka dni po wylądowaniu w Rio de Janeiro. Rezultat tej wyprawy został przez Siemiradzkiego ogłoszony w „Bibljotece dzieł wyborowych" p. t. „Szlakiem wychodźców".

Z prac Siemiradzkiego pozostających w związku z podróżami amerykańskiemi wymienić jeszcze wypada: „Zur Ethnographie der südamerikanischen Indianer" ogłoszoną w wiedeńskiej „Zeitschrift d. anthropologischen Gesellschaft", w której przeprowadził tezę azjatyckiego pochodzenia przeróżnych ras krajowców południowo-amerykańskich.

Zbiory etnograficzne z trzech podróży znajdują się obecnie w Muzeum Narodowem w Warszawie.

Po powrocie do Lwowa i objęciu katedry na uniwersytecie, przeszedł Siemiradzki wszystkie stopnie karjery uniwersyteckiej od docenta prywatnego do rektora włącznie.

Akcja opieki nad wychodztwem od czasu niepodległości rozwijała się szybko: obok Urzędu Emigracyjnego przy Ministerstwie Pracy i Opieki Społecznej powstał szereg towarzystw z oddziałami na prowincji, oraz w miejscach większych skupień naszych emigrantów; na terenie działalności dr. Siemiradzkiego we Lwowie stanął wzorowy hotel emigrancki wpobliżu dworca, a wreszcie udało się oddziały lwowskie wszystkich towarzystw, opiekujących się wychodztwem bez różnicy narodowości

i wyznania zjednoczyć pod protektoratem b. Urzędu Emigracyjnego w zgodnie pracujący dla dobra wychodzców „Związek towarzystw emigracyjnych", któremu Siemiradzki przez 3 lata przewodniczył.

Od jesieni 1932 przeniesiony w stan spoczynku zamieszkał Siemiradzki w Warszawie, gdzie zmarł w 1933 r.

Niżej podaję niektóre prace Siemiradzkiego, związane z jego podróżami naukowemi i sprawami emigracyjnemi oraz materjały do jego życiorysu.

Admirał Grau. Kartka z dziejów ostatniej wojny peruwjańsko-chilijskiej. „Tygodnik Ilustrowany" 1888, Nr. 281, str. 311—314.

Beiträge zur Ethnographie der südamerikanischen Indianer. „Mitteilungen der anthropologischen Gesellschaft", Wien 1898.
— Toż, odbitka, Wien 1898, A. Hölder, str. 170.

Beiträge zur Kenntnis der typischen Andesitgesteine. „Neues Jahrbuch für Mineralogie", 1884.

Bogactwa kopalniane brazylijskiego stanu Parana „Przegląd Emigracyjny" 1893, Nr. 14. [O pracy Derby'ego „Apologia..."].

Człowiek kopalny w Patagonji. „Wszechświat" 1902, Nr. 24, str. 375—377.

Die geognostischen Verhältnisse der Insel Martinique Inauguraldissertation. Dorpat 1884, str. 39, 1 tabl., 1 chromoli.

Eine Forschungsreise in Patagonien. „Petersmanns Geographische Mitteilungen" [—1893].

Geologische Reisebeobachtungen in Süd-Brasilien. „Sitzungsberichte d. Akademie der Wissenschaften", Wien 1898.
— Toż, odbitka, Wien 1898, C. Gerolds Sohn, str. 17 z tabl.

Geograficzne rezultaty mojej podróży do północnej Patagonji i Araukanji. „Kosmos", 1892.
— Toż, odbitka, Lwów, 1892, str. 16.

Ignacy Domejko. „Kosmos" 1889, zesz. I—III, str. 12—19.

Indjanie Ameryki Południowej. „Wszechświat" 1893, str. 627, 709.

Kilka słów z dziejów opieki nad wychodztwem w Polsce. „Emigrant" 1930, Nr. 9—10.

Korespondencja z Genui 22. III. „Przegląd Wszechpolski" 1895, Nr. 7, str. 105—106.

Korespondencja z Undine 20. III. Tamże 1895, Nr. 7, str. 104—105.

La Nouvelle Pologne. Etat de Parana, Brésil. Bruxelles 1899. [Université Nouvelle, Institut Geographique, Nr. 1].

La Pologne Nouvelle. [Geographie Universelle, Reclus].

Leniwce. „Wszechświat" 1886, Nr. 28, str. 440—442.

Listy z podróży. Martynika. Guayaquil. Puente de Chimbo. Alansi. „Wszechświat" 1882, Nr. 25, 27, 1883, Nr. 7,8, 42, 51, 52.

Litwin. Sylwetka polsko-brazylijska. „Przegląd Wszechpolski" 1895, Nr. 3, str. 42—43.

Los wychodźców brazylijskich. „Przegląd Emigracyjny" 1892, Nr. 9.

M a p a s y t u a c y j n a k o l o n i j p o l s k i c h w B r a z y l j i [Lwów 1893]. Druk A. Przyszlak. Skala 1:2.600.000 — 406 mm×328 mm (Dodatek do „Przeglądu Emigracyjnego“ 1893, Nr. 18/19).

M e t e o r o l o g j a. Ilość deszczu w krajach podzwrotnikowych. „Wszechświat“ 1889, Nr. 16, str. 254—256.

M i e s z k a ń c y Z i e m i O g n i s t e j. „Wszechświat“ 1894, Nr. 6, str. 81—83.

N a k r e s a c h c y w i l i z a c j i. Listy z podróży po Ameryce Południowej odbytej w roku 1892. Lwów 1896. Sgł. Sp. Wyd. w Krakowie, str. 267.

O d p o w i e d ź n a a n k i e t ę e m i g r a c y j n ą) [w Stenographisches Protokoll der Expertise über das Auswanderungswesen. Wien 1905].

O d W a r s z a w y d o r ó w n i k a. Warszawa 1890.

O g e j z e r a c h. „Wszechświat“ 1886, Nr. 18, str. 274—277.

O I n d j a n a c h P o ł u d n i o w e j A m e r y k i (tytuł także po francusku). Kraków 1924. Nakł. Ksg. „Orbis“, str. 31, 1 nlb [Krakowskie Odczyty Geogr. Nr. 1].

O k o l o n j a c h p o l s k i c h w B r a z y l j i. (Treść referatu na III Zjeździe prawników). „Przegląd Emigracyjny 1893, Nr. 18/19.

O p o c h o d z e n i u d i a m e n t ó w b r a z y l i j s k i c h. „Wszechświat“ 1899, Nr. 12, str. 183—184.

O r o g e n i c z n a t e o r j a S ü s s a i H e i m a, w z a s t o s o w a n i u d o g e o l o g i c z n e j b u d o w y A n d ó w. „Wszechświat“ 1885, Nr. 25, 26.

P o d o b c e m n i e b e m. Karta ze wspomnień podróżnych. „Tygodnik Ilustrowany“ 1887, T. IX, Nr. 217.

P o l a c y z a m o r z e m. Lwów 1900, Gubrynowicz i Schmidt, str. 29.

P r z e k o p a n i e m i ę d z y m o r z a P a n a m s k i e g o. „Wszechświat“ 1886, Nr. 26, str. 402—406, z mapą.

P r z e z s t e p y P a t a g o n j i p ó ł n o c n e j. „Wszechświat“ 1883, str. 721, 740, 760.

P r z y c z y n e k d o e t n o g r a f j i p i e r w o t n y c h m i e s z k a ń c ó w A m e r y k i P o ł u d n i o w e j. „Wszechświat“ 1898, Nr. 45 do 47.

P r z y s z ł o ś ć ż y w i o ł u p o l s k i e g o w B r a z y l j i. „Przegląd Emigracyjny“ 1893, Nr. 23.

R a t h G e r a r d. Wybrzeża oceanu Spokojnego Ameryki Północnej pod względem geograficznym i geologicznym. Spolszczył dr. J. S. „Wszechświat“ 1886, Nr. 2—5.

S t o s u n k i o s a d n i c z e w B r a z y l j i. „Bibljoteka Warszawska“ 1882, T. I, zesz. I, str. 104—126.

S z k i c e z k o l o n i j w P a r a n i e. I. Św. Mateusz. II. Rio Claro. III. Lucena. „Gazeta Handlowo-Geograficzna“ 1897, Nr. 8, 10, 13.

S z l a k i e m w y c h o d z c ó w. Wspomnienia z podróży po Brazylji. Z przedmową Juljana Ochorowicza, z ilustracjami i mapą kolonij rolniczych w południowej Brazylji. 2 tomy. Warszawa 1900, Druk Jezierskiego, str. 160 i 160 [Bibljoteka Dzieł Wyborowych, Nr. 133, 134].

W d o r z e c z u R i o N e g r o. „Wszechświat“ 1893, str. 209, 227.

W i a d o m o ś c i z P a r a n y. „Przegląd Emigracyjny“, 1892, Nr. 1.

W k r a j u I n d j a n M a n z a n k r o s. „Wszechświat“ 1893, str. 389, 404.

W s p r a w i e e m i g r a c j i w ł o ś c i a ń s k i e j w B r a z y l j i. „Bibljoteka Warszawska“ 1900 T. I, str. 137—154.

W sprawie towarzystwa kolonizacyjnego. „Gazeta Handlowo-Geograficzna“ 1899, Nr. 8, str. 82—85.

Wypadki w Brazylji. „Przegląd Emigracyjny“ 1894, Nr. 8.

Za morze. Szkice z wycieczki do Brazylji [w 1892] Lwów 1899, Ksg. Jakubowskiego i Zadurowicza, str. 100.

Z Brazylji. „Przegląd Emigracyjny“ 1892, Nr. 8.

Z podróży. Dakar. Buenos Aires. Na pokładzie statku „Congo“. „Wszechświat“ 1891, Nr. 48 do 50; Nr. 35; Nr. 37.

Z powodu artykułu o pająku ptaszniku. „Wszechświat“ 1886, Nr. 6, str. 88.

Z Warszawy do równika. Wspomnienia z podróży po Ameryce Południowej, odbytej w latach 1882—1883. Z ilustr. J. Ryszkiewicza i J. Owidzkiego; podług własnoręcznych szkiców autora. Warszawa 1886. Druk J. Zawiszewskiego, str. 226.

— Toż, wyd. II. z rys. J. Ryszkiewicza i A. Zawadzkiego. Lwów 1895. Nakł. Altenberga, str. 226+1 mapa, 76 rycin w tekście.

Zur Kenntnis der südamerikanischen Indianer. „Wiener Zeitschrift der anthropologischen Gesellschaft“.

Siemiradzki i ks. Wolański. Sprawozdanie z podróży delegatów Wydziału Krajowego... do Brazylji. „Gazeta Handlowo-Geograficzna“ 1900. Nr. 4, 5, 7 do 9.

— Toż, odbitka, Lwów 1902, Nakł. „Gaz. H.-Geogr.“, str. 77.

Materjały do życiorysu Siemiradzkiego:

Berlepsch et Taczanowski: Deuxième liste des oiseaux recueillis dans l'Equador oriental par M. M. Sztolcman et Siemiradzki „Proceedings Zool. Soc. London“, 1884, 4 V. — Berlepsch et Taczanowski: Liste d'oiseaux i t. d., tamże 1883. — Domaniewski J.: śp. Jan Sztolcman 1854—1928, „Prace P. Muz. Zoologicznego“ t. VIII, 1929 zesz. 1, Warszawa 1929. — Hempel Antoni: Polacy w Brazylji, Lwów 1894. — Jubileusz prof. Siemiradzkiego, „Wychodźca“, 1927 r., Nr. 21. — Maliszewski-Olszewicz: Podręczny Słownik Geograficzny — Nasi w Brazylji, „Gazeta Handlowo-Geograficzna“. 1897, Nr. 7 p. 83. — Romer E.: W obronie prawdy (odparcie ataków Gruszeckiego na S.) „Gazeta Handlowo-Geograficzna“, 1900. — Sworakowski: W 40-letni jubileusz dr. J. S. „Emigrant“ 1930, Nr. 9/10. — Sztolcman J.: Dr. Józef Siemiradzki, „Wszechświat“ XI, 1892, p. 495. — Tenże: Ostatni rok „Wszechświat“ 1884, Nr. 37, p. 577. — Tenże: Aperçu historique concernant le Musée Polonais d'histoire naturelle, Warszawa 1921. — Tokarzewicz: Zamiast kroniki, „Ateneum“, T. III, zesz. 3, p. 593—608. — Wiadomości bieżące, „Wszechświat“ 1882, Nr. 5, p. 80. — „Ateneum“, 1899 lipiec. — „Słowo“, 1882, Nr. 89. — „Tygodnik Ilustrowany, 1899, Nr. 41, p. 802, — „Wszechświat“, 1882, Nr. 5, p. 80 szp. I — Autobiografja S-go w Tekach życiorysowych autora. — Informacje p. Sworakowskiego b. sekretarza Siemiradzkiego.

Udział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w rozbudowie Gdyni i ruchu morskiego.

Społeczno-gospodarcza rola ubezpieczeń społecznych tak poważna w działalności inwestycyjnej, lokacyjnej i kredytowej, znalazła również wyraz w dziele rozbudowy Gdyni i naszego ruchu morskiego. Udział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych jest tu nader wydatny i świadczy wymownie o tem, jak kapitały ubezpieczeń społecznych mogą być zużytkowane w najżywotniejszym interesie Państwa.

Zakład Ubezpieczeń Społecznych, niezależnie od wszelkiego rodzaju świadczeń ubezpieczeniowych prowadzi rozległą działalność lokacyjną, która przyczynia się do zasilenia życia gospodarczego, jako jedno z większych źródeł kredytu publicznego i prywatnego. I tak: w końcu roku 1934-go lokaty gotówkowe i terminowe Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w instytucjach kredytowych wynosiły 192.4 miljony zł, w papierach wartościowych — 194.9 miljon. zł, w pożyczkach hipotecznych i długoterminowych 106.2 miljon. zł, w nieruchomościach 129.1 miljonów zł.

Terminowe lokaty umieszczał Zakład Ubezp.Społ. w bankach państwowych (Bank Gospodarstwa Krajowego, Państwowy Bank Rolny), w P. K. O. i komunalnych instytucjach kredytowych (Komunalne Kasy Oszczędności, Bank Komunalny w Warszawie i Komunalny Bank Kredytowy w Poznaniu). Z lokat ubezp. społecznych wymienione tu instytucje kredytowe udzielały pożyczek osobom fizycznym i prawnym, z któremi instytucje ubezp. społecznych nie wchodzą w bezpośredni kontakt, oraz na akcję budowlaną, prowadzoną za pośrednictwem Banku Gospodarstwa Krajowego.

Fundusze, odprowadzone przez komunalne kasy oszczędności między drobnych kredytobiorców w poważnym stopniu przyczyniają się do wypełnienia luk kredytowych naszych wsi, miast i miasteczek prowincjonalnych, w których rozwój drobnego przemysłu i rzemiosła ma tak poważne znaczenie dla życia gospodarczego Polski.

Lokaty, umieszczone w **papierach wartościowych,** przyczyniają się w wybitnym stopniu do zasilenia życia gospodarczego kredytem długoterminowym.

Wśród **pożyczek hipotecznych,** udzielonych przez instytucje ubezp. społecznych wysuwają się na plan pierwszy pożyczki udzielone samorządom. W pożyczkach tych miał Zakład Ubezp. Społ. w dn. 31 grudnia 1934 r. ulokowaną kwotę ponad 40 miljonów zł. Drugie miejsce pod względem wysokości lokat w pożyczkach hipotecznych zajmują pożyczki prywatne: około 39 miljonów zł.

Fundusze Zakładu Ubezp. Społecznych przyczyniły się również w znacznym stopniu do ożywienia **ruchu budowlanego** (w roku 1931 instytucje ubezp. społecznych finansowały prawie czwartą część całego polskiego budownictwa mieszkaniowego i użyteczności publicznej (szpitale, sanatorja, domy zdrowia), budowały własne domy mieszkalne w Warszawie, Łodzi, Sosnowcu, Będzinie, Katowicach, Królewskiej Hucie, Bielsku, Białej, Krakowie, Lwowie, Poznaniu, Toruniu i Gdyni. Koszt tych domów mieszkalnych zawierających 4.400 mieszkań, wyniósł zgórą 62 miljony zł.

W swej działalności lokacyjnej Zakład Ubezpieczeń Społecznych musiał, rzecz prosta, uwzględnić jedną z najdonioślejszych spraw i najżywotniejszych potrzeb Państwa, mianowicie — rozbudowę Gdyni i ożywienie naszego ruchu morskiego.

Zakład Ubezpieczeń Społecznych posiada w Gdyni 4 ukończone kompleksy domów oraz kompleks piąty, będący obecnie w budowie.

Kompleksy już zbudowane — to domy robotnicze przy ul. Świętojańskiej i Śląskiej oraz domy urzędnicze przy ul. Marszałka Piłsudskiego i Władysława IV. Budujący się obecnie 7-mio piętrowy gmach przy ul. 10 Lutego zawierać będzie pomieszczenie na biura i sklepy oraz 24 mieszkania (107 izb). We wszystkich tych gmachach ilość mieszkań wynosi 718, ilość izb — 1.867. Domy urzędnicze i biura mieszkalne wyposażone są we wszelkie urządzenia nowoczesne. Koszt budowy gmachów Z. U. S. w Gdyni wyniósł zgórą 12 miljon. zł

Zakład Ubezpieczeń Społecznych udzielił Magistratowi Gdyni pożyczki w kwocie zł 185.000,— na prace kanalizacyjne na szosie gdyńskiej.

T-wo Szkoły Handlu morskiego i Techniki Portowej w Gdyni otrzymało od Zakładu Ubezpieczeń Społecznych pożyczkę w kwocie zł 500.000,— na budowę domu mieszkalnego dla nauczycieli oraz bursy

Polskie Transatlantyckie T-wo Okrętowe Sp. Akc. Linja Gdynia—Ameryka otrzymało od Zakładu Ubezpieczeń Społecznych pożyczkę w wysokości 10.000.000 zł na częściowe sfinansowanie budowy dwóch statków transatlantyckich Batory i Piłsudski. Pożyczka ta przyczyni się w wysokim stopniu do wznowienia ruchu turystycznego, zarówno polskiego, jak cudzoziemskiego. Nowe statki urządzone komfortowo i wyposażone w najnowsze zdobycze techniki.

Udział Zakładu Ubezpieczeń Społecznych w finansowaniu rozbudowy Gdyni i ruchu morskiego, wyrażający się cyfrą prawie 23.000.000 złotych, uważać należy za jedno z najpoważniejszych posunięć gospodarczych i państwowych tej instytucji.

DO ABONENTÓW ELEKTROWNI WARSZAWSKIEJ!

Pragnąc uprzystępnić w okresie letnim korzystanie w szerszym zakresie z elektryczności, wprowadzam tytułem próby

specjalną premję

dla tych abonentów, którzy w 1935 r. w ciągu sześciu letnich miesięcznych okresów zużyją na liczniku do oświetlenia większą liczbę kilowatogodzin, niż w tych samych okresach roku ubiegłego.

Tacy abonenci otrzymają

darmo połowę nadwyżki zużycia,

wykazanej na podstawie sześciu następujących po sobie miesięcznych rachunków, wystawionych po dniu 8 maja b. r. Liczba bezpłatnych kilowatogodzin z zaokrągleniem do pełnej jednostki potrącana będzie z zużycia za okres XI r. b.

Z premji powyższej korzystać mogą jedynie ci abonenci, którzy mieli licznik do oświetlenia w 1934 r. w tych samych sześciu letnich okresach miesięcznych.

Zarządca Sądowy Elektrowni Warszawskiej.

UZDROWISKO OTWOCK

Z racji swego położenia i klimatu OTWOCK zalicza się do leśnych stacyj klimatycznych. Wzniesienie terenu stacji ponad poziom Wisły przyczynia się do dobrego odpływu wód. Skojarzone działanie lasów sosnowych, wśród których położone jest uzdrowisko, i przepuszczalnej gleby piaszczystej tworzy suche powietrze o dużej zawartości tlenu i ozonu; brak ponadto nagłych spadków temperatury, porywistych wiatrów czyni z Otwocka uzdrowisko klimatyczne o wybitnie zdrowotnych warunkach. Te właściwości klimatyczne dają możność korzystania z Otwocka w ciągu całego roku bez przerwy nietylko potrzebującym wypoczynku i rekonwalescencji lecz i chorym, którym pobyt w górach nie zawsze i nie we wszystkich porach roku jest wskazany.

Otwock położony jest na wysokości 97 m nad poziomem morza. Odległość od Warszawy wynosi 22 km. Powierzchnia 1601 ha. Spostrzeżenia meteorologiczne za rok 1934 wykazują: Ciśnienie 752,6, temperatura średnio dzienna 8, 7, wilgotność bezwzględna 8, 5, przeciętne dzienne usłonecznienie 3,75.

Otwock zaleca się we wszelkich chorobach płuc i dróg oddechowych, przy stanach kataralnych płuc i oskrzeli, osłabieniu mięśnia sercowego, wadach organicznych serca; chorobach przemiany materji, chorobach na tle zaburzeń nerwowych, chorobach wieku dziecięcego, angielskiej chorobie; chorzy z podupadłym stanem odżywiania, wychudzeni, małokrwiści, ozdrowieńcy po ostrych i przewlekłych chorobach również dobrze Otwock znoszą.

W Otwocku przez cały rok ordynuje przeszło 30 lekarzy wszelkich specjalności. Uzdrowisko posiada około 40 nowocześnie urządzonych pensjonatów oraz 9 sanatorjów, urządzonych według najnowszych wymagań.

Na miejscu 3 apteki, telegraf i telefon, czynny przez całą dobę. Komunikacja z Warszawą kolejowa i autobusowa.

Hurtownia spółdzielcza „SPOŁEM"

Związek Spółdzielni Spożywców Rzeczypospolitej Polskiej znany jest szerokim kołom polskiego społeczeństwa jako hurtownia spółdzielcza pod krótką i popularną nazwą Związku „Społem".

Instytucja ta została powołana do życia w roku 1911 przez pionierów polskiej spółdzielczości spożywców ś. p. Romualda Mielczarskiego i prof. Stanisława Wojciechowskiego, późniejszego Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej.

W chwili obecnej należy do Związku „Społem", jako hurtowni i Związku Rewizyjnego przeszło 1 000 spółdzielni, a ponadto aprowizuje się 210 Spółdzielni wojskowych i ponad 1000 spółdzielni niezrzeszonych.

Oprócz Centrali w Warszawie dla obsłużenia Spółdzielni Związek „Społem" prowadzi 27 Oddziałów w większych miastach, 10 składnic, jako hurtowni pomocniczych, w miastach mniejszych i 10 składnic specjalnych. Pozatem — Ajenturę Włókienniczą, Ekspozyturę Skupu jaj, zakłady Wytwórcze w Kielcach i we Włocławku, Młyn Pszenno-Żytni w Sokołowie, Paczkownię towarów kolonjalnych i palarnię w Łodzi oraz Ajenturę Handlu Zagranicznego w Gdyni.

W roku 1934 Związek dostarczył towarów za zł 71.486.000,—, powiększając swoje obroty w stosunku do roku poprzedniego o 2,7%. Wartość własnej produkcji przekroczyła znacznie zł 4.000.000,—.

Fundusze: udziałowy, społeczny, umorzeń specjalne sięgają sumy zł 6.000.000,—.

Doceniając znaczenie portu, tak dla życia gospodarczego Polski jak i dla ruchu spółdzielczego, Związek „Społem", jeden z pierwszych, przeniósł z Gdańska do Gdyni swą ajenturę Handlu Zagranicznego, bo jeszcze w roku 1930. Obecnie przystępuje do budowy własnej nieruchomości w porcie, w której będą się mieścić składy towarowe, paczkownia towarów kolonjalnych, palarnia kawy i inne przedsiębiorstwa przetwórcze;

Spółdzielcy polscy mogą być dumni ze swej hurtowni, bowiem jest ona największem i najpoważniejszem przedsiębiorstwem handlowem w Polsce i odgrywa dziś poważną rolę w życiu gospodarczem kraju.

Syndykat Emigracyjny.

Działalność Syndykatu Emigracyjnego obejmuje wszelką pomoc emigrantom przed i przy rozpoczęciu podróży, a mianowicie: udzielanie wszelkich informacyj, uzyskiwanie dla emigrantów niezbędnych dokumentów i zezwoleń u władz polskich i konsularnych obcych, pomoc i pośrednictwo w zakupie kart okrętowych do wszystkich krajów świata, urządzanie zbiorowych transportów, urządzanie i prowadzenie hoteli dla wychodzców, wreszcie pośrednictwo w uzyskiwaniu kredytów i współdziałanie z instytucjami i towarzystwami zajmującemi się ruchem emigracyjnym i osadniczym. Prace te wykonywa Syndykat przy pomocy sieci własnych placówek (oddziałów) w 22 większych miastach Polski, 600 korespondentów w miastach powiatowych i gminach oraz oddziału w Rio de Janeiro.

Dla ruchu turystycznego, zwłaszcza dla wycieczek zbiorowych, godnymi uwagi są wygodnie urządzone hotele dla emigrantów, które w sezonach letnich w znacznej mierze wykorzystywane są przez zbiorowe wycieczki turystyczne, znajdujące w hotelach tych noclegi w warunkach higjenicznych oraz tanie utrzymanie. Hotele emigracyjne znajdują się: w Gdyni (adres: Gdynia — Obóz Emigracyjny) na tysiąc łóżek, we Lwowie w Domu Emigracyjnym (ul. Wiśniowieckich 4) na 100 łóżek oraz w Warszawie (ul. Kozielska 10) na 100 łóżek.

Centrala Syndykatu Emigracyjnego znajduje się w Warszawie przy ul. Króla Alberta I, Nr. 7.

Gdzie kupować drut i gwoździe?

Biuro Sprzedaży Zjednoczonych Fabryk Drutu i Gwoździ

Dla uporządkowania działalności rynkowej polskich fabryk drutu i gwoździ utworzoną została w roku bieżącym przez 17 najpoważniejszych fabryk tego działu, specjalna organizacja handlowa, pod nazwą BIURO SPRZEDAŻY ZJEDNOCZONYCH FABRYK DRUTU I GWOŹDZI, której powierzoną została wyłączna sprzedaż drutu i gwoździ.

W ten sposób zapewnione zostało utrzymanie jednolitej sytuacji na rynku a odbiorcom, a zwłaszcza przetwórcom drutu stworzono poważne ułatwienie prowadzenia prawidłowej gospodarki materjałowej i kalkulacji.

BIURO SPRZEDAŻY ZJEDNOCZONYCH FABRYK DRUTU I GWOŹDZI, którego siedziba mieści się w WARSZAWIE, Pl. Napoleona 9, prowadzi sprzedaż wszystkich gatunków drutu i gwoździ po jednolicie skalkulowanych cenach hurtowych i zapewnia wszystkim odbiorcom drutu obsługę solidną sumienną i fachową.

UBEZPIECZALNIA SPOŁECZNA W WARSZAWIE

Ubezpieczalnia Społeczna w Warszawie obejmuje swoją działalnością, poza obszarem Wielkiej Warszawy, teren pięciu powiatów: warszawskiego, grójeckiego, garwolińskiego, mińsko-mazowieckiego i radzymińskiego.

W obrębie swojej działalności Ubezpieczalnia Społeczna posiada zarejestrowanych 77174 zakładów pracy, a stan ubezpieczonych wynosił ostatnio 284247 osób.

Lecznictwo Ubezpieczalni Społecznej zostało ostatnio zreorganizowane i oparte na systemie lekarza domowego miast dotychczasowych ambulatorjów. Celem nowego systemu jest przedewszystkiem dać ubezpieczonym jaknajdogodniejsze warunki uzyskania porady lekarskiej jak również pozwolić lekarzowi nietylko na gruntowne poznanie samej choroby, lecz i przyczyn jej powstania, a również zapewnić ubezpieczonemu ciągłość leczenia. Posiadając te warunki, lekarz domowy tem samem spełnia doniosłą rolę opiekuna zdrowia. Obecnie na terenie Warszawy ordynuje 146 lekarzy domowych — internistów i 53 lekarzy-pedjatrów. Lekarze domowi zamieszkują w dzielnicach powierzonych ich pieczy, przyjmując ubezpieczonych w swych prywatnych mieszkaniach. Lecznictwo specjalistyczneześrodkowano w ten sposób, że ubezpieczeni kierowani przez lekarzy domowych do przychodni specjalistycznych mogą bez trudności otrzymać bądź poradę lekarza-specjalisty, bądź też odpowiednie zabiegi.

Omawiana reorganizacja lecznictwa zakończona została na dzień 1 czerwca 1935 roku, a nowy system spotkał się z całkowitem zrozumieniem i oceną dodatnią zarówno ze strony ubezpieczonych, jak i lekarzy domowych.

KAZIMIERZ GRUDZIŃSKI

MARYNARKA WOJENNA W ZWIĄZKU SOCJALISTYCZNYCH REPUBLIK RAD

Treść:

Dzieje floty rosyjskiej przed rewolucją. Stan floty rosyjskiej po rewolucji. Organizacja sowieckiej floty wojennej. Czerwona flota na Bałtyku. Lotnictwo morskie na Bałtyku. Obrona bałtyckich wybrzeży. Flota morza Białego i jeziora Ładoga. Czerwona flota Czarnomorska. Floty Dalekiego Wschodu i Kaspijska oraz flotylle rzeczne. Najnowsze zdobycze sowieckiej floty wojennej. Wodzowie sowieccy o czerwonej flocie. Stan osobowy czerwonej floty.

Dzieje floty rosyjskiej przed rewolucją

Położenie geograficzne wielkiego imperjum rosyjskiego, posiadającego od północy, ze wschodu, a częściowo i od południa naturalne granice morskie, stwarzało idealne warunki dla rozwoju floty wojennej. Przez szereg wieków jednakże dziedzina obrony morskiej leżała w Rosji odłogiem. Znaczenie jej zrozumieli dopiero najwięksi i najmądrzejsi sternicy polityczni nawy państwowej, a mianowicie Piotr Wielki i Katarzyna II.

Car Piotr, po założeniu — kosztem wielkich ofiar — nowej stolicy, nazwanej od jego imienia Petersburgiem, oraz przez wybudowanie u wrót tego miasta wielkiego portu wojennego, Kronsztadtu, zapoczątkował rozwój floty rosyjskiej na morzu Bałtyckiem.

Flota ta miała odegrać dużą rolę w zaborczej polityce rosyjskiej, zmierzającej do hegemonji na Bałtyku.

Marynarka wojenna Rosji na morzu Czarnem zawdzięczała swe istnienie cesarzowej Katarzynie II. Polityka, uprawiana przez nią, sięgała swem zbrojnem ramieniem aż na półwysep Bałkański, gdzie państwo rosyjskie przeciwstawiało swe wpływy potędze tureckiej.

Posiadanie przez Rosję rozległych terytorjów w Azji zmusiło władze carskie do stworzenia także własnej floty wojennej na Dalekim Wschodzie. I tam również flota ta miała być militarną ochroną polityki, uprawianej przez Moskali w stosunku do państw Azjatyckich. Konflikt, jaki zrodziła ta polityka na Dalekim Wschodzie, znalazł swe rozwiązanie w wojnie rosyjsko-japońskiej, w latach 1904—1905, która położyła kres zbrojeniom morskim Rosji na wodach Azji.

Oblężenie Portu Artura i klęska, zadana rosyjskiej marynarce wojennej przez flotę japońską pod Cuszimą, obaliły legendę o potędze cesarstwa rosyjskiego na morzu. Odbudowa marynarki rosyjskiej na Dalekim Wschodzie natrafiła na duże trudności, to też władze carskie musiały się wreszcie pogodzić z faktem, że nie dorównają potędze floty japońskiej.

Rosyjska flota Czarnomorska, aczkolwiek niezbyt silna i nowoczesna, królo-

wała jednak przed wojną niepodzielnie na całem morzu Czarnem. Była ona uważana przez władze rosyjskie za zupełnie wystarczającą do obrony południowych wybrzeży przed ewentualnym atakiem państw Bałkańskich, z Turcją na czele. Toteż rozbudowa tej floty polegała głównie na stopniowem uzupełnieniu jej i na wymianie starszych jednostek wojennych na bardziej nowoczesne. Tembardziej, że przegrana przez Rosję wojna Krymska, zakończona pokojem Paryskim, zawartym w 1856 r., pozbawiła rosyjską flotę Czarnomorską większego znaczenia, przez zamknięcie przed nią jedynego okna na świat, t. j. Cieśniny Dardanelskiej.

Największe przeto niebezpieczeństwo na morzu zagrażało Rosji przed wojną na Bałtyku. Na morzu tem bowiem należało przedewszystkiem przeciwstawić się potężnej flocie niemieckiej, której dominujący wpływ trzeba było jaknajszybciej sparaliżować. Niebezpieczeństwo to pojęły wreszcie należycie rosyjskie władze wojenne dopiero na krótko przed wybuchem wojny światowej. Należało jaknajszybciej dopędzić w zbrojeniach na morzu flotę niemiecką, która znacznie zdystansowała rosyjską marynarkę wojenną. Toteż w roku 1911 parlament rosyjski, zwany Dumą, uchwalił wieloletni plan rozbudowy rosyjskiej floty wojennej na Bałtyku. Plan ten przewidywał stworzenie w szybkiem tempie potęgi rosyjskiej na morzu Bałtyckiem. Do roku 1933 Rosja miała posiadać na Bałtyku 32 okręty linjowe (pancerniki i krążowniki pancerne), 20 lekkich krążowników, 108 torpedowców, oraz 30 łodzi podwodnych, nie licząc mniejszych jednostek bojowych, równie nowoczesnych. Na cele te przeznaczono olbrzymie — nawet jak na Rosję — fundusze, a mianowicie: w 1911 r. — 80 miljonów rubli, w 1912 r. — 155 miljonów, w 1913 r. — 278 miljonów, w 1914 r. — 304 miljony rubli. Zbrojenia te miały na celu zdobycie całkowitej hegemonji na Bałtyku. Głównemi bazami floty rosyjskiej miały się stać znakomicie obwarowane zatoki Fińska i Ryska.

Dalszą realizację tych wielkich planów wojennych Rosji na Bałtyku przerwała wojna światowa. W wojnie tej rosyjska marynarka wojenna nie odegrała wielkiej roli. Na Bałtyku flota rosyjska prowadziła głównie akcję obronną przed zaczepnością niemiecką.

Na morzu Czarnem całą marynarkę rosyjską steroryzował niemiecki okręt korsarski „Geben“, pływający pod banderą turecką, jako „Medżidje“. Okręt ten, prowadząc walkę raubritterską, nietylko uniemożliwił flocie rosyjskiej dalsze niefortunne próby bombardowania Dardanelli, lecz posunął swą brawurę tak daleko, że atakował rosyjskie bazy wojenne, jak Sewastopol, Odessa i inne.

Stan floty rosyjskiej po rewolucji

Udział floty wojennej w wielkim przewrocie rewolucyjnym w Rosji był stosunkowo znaczny. Załogi bowiem okrętów wojennych, głównie bałtyckich i czarnomorskich, niemal pierwsze wzmocniły szeregi rewolucjonistów. Marynarze rosyjscy stanowili najsilniejsze kadry czerwonej armji, która na ich bagnetach oparła głównie panowanie władzy bolszewickiej. W ciągu pierwszych paru lat porewolucyjnych chaos wojny domowej w Rosji i szybki bieg wypadków politycznych odwrócił na długo uwagę władz sowieckich od floty wojennej.

Dopiero po zawarciu traktatu pokojowego w Rydze pewne uspokojenie w całym kraju spowodowało Rosję Sowiecką do zainteresowania się kwestjami morskiemi. Początkiem tej przemiany był IX Zjazd Rad, który odbył się dnia 29 grudnia 1921 r. Na zjeździe tym powzięto uchwały, zmierzające do odbudowy floty wojennej.

Tymczasem położenie geograficzne Rosji na morzu Bałtyckiem uległo, w wyniku wojen, całkowitej zmianie. Zdobycie niepodległości przez państwa Bałtyckie spowodowało oderwanie od Rosji większości jej dawnych wybrzeży na tem morzu. Pozostawiono Sowietom zaledwie małą część zatoki Fińskiej, z jedną bazą wojenną w Kronsztadzie i portem w Petersburgu, przemianowanym kolejno na Piotrogród, a potem na Leningrad.

Dużą rolę w odciągnięciu uwagi Sowietów od spraw morskich odegrało również — niechybnie — przeniesienie stolicy do Moskwy.

Największą trudnością w odbudowie rosyjskiej floty wojennej był brak odpowiednich sił fachowych. W wielkiej wojnie domowej zginęła niezliczona ilość oficerów marynarki i inżynierów, mordowanych bezlitośnie przez zrewolucjonizowanych żołnierzy. Wielu innych fachowców wraz z pokonaną armją „białych" znalazło się na emigracji. Toteż władze sowieckie, przystępując do odbudowy floty wojennej, zmuszone były w pierwszym rzędzie odnieść się do pomocy „speców" zagranicznych, oraz do tych nielicznych fachowców z byłej carskiej służby, którzy przeszli na żołd bolszewicki. Wciągnięto ich do współpracy, przydzielając im do boku specjalnych zaufanych komisarzy politycznych.

Uszczuplenie granic wodnych na Bałtyku zmusiło władze sowieckie w pierwszym rzędzie do należytego przygotowania obrony tych wybrzeży. W tym celu, aby zapewnić całkowite bezpieczeństwo dawnej stolicy, położono główny nacisk na ufortyfikowanie wybrzeży, oraz na szczegółowe opracowanie planu ich obrony przy pomocy pól minowych.

Równolegle z fortyfikacją wybrzeży oraz z pracą nad wyszkoleniem nowych kadr fachowych, rozpoczęto na Bałtyku odbudowę floty wojennej, ze szczególnem uwzględnieniem torpedowców, łodzi podwodnych oraz silnego lotnictwa morskiego. Zaczęło się to od doprowadzenia do stanu użyteczności dawnych, przestarzałych już jednostek bojowych byłej floty carskiej, poczem dopiero przystąpiono do właściwej rozbudowy marynarki.

Organizacja sowieckiej floty wojennej

Marynarka wojenna Związku Socjalistycznych Republik Rad składa się z floty morskiej i śródlądowej.

Flotę morską stanowią: 1) Flota Morza Bałtyckiego, 2) Flota Czarnomorska, 3) Flota Kaspijska, 4) Flota Morza Białego i 5) Flota Dalekiego Wschodu.

Śródlądowa flota sowiecka istnieje: 1) na jeziorze Ładoga, 2) na rzece Amurze i 3) na Dnieprze.

Morskie siły zbrojne Sowietów dzielą się na: 1) flotę nadwodną i podwodną, 2) obronę wybrzeży i 3) lotnictwo morskie.

Na czele sowieckiej marynarki wojennej stoi Departament Marynarki Wojennej. Podlega on bezpośrednio Rewolucyjnej Radzie Wojennej Z. S. R. R. i jest władzą naczelną dla wszystkich sił zbrojnych na wodach Z. S. R. R. Naczelnikiem Kierownictwa Sił Morskich R. K. K. A. (Robotniczo-Chłopskiej Czerwonej Armji) jest członek Rewolucyjnej Rady Wojennej przy Komisarjacie Ludowym Obrony Z. S. R. R. — W. Orłow.

Władzami zwierzchniemi na niższym szczeblu są Rewolucyjne Rady Wojenne flot poszczególnych mórz. Wyjątek stanowi flota morza Białego, która — ze względu na swą małą liczebność — podlega Rewolucyjnej Radzie Wojennej floty Bałtyckiej. Przewodniczący każdej Rewolucyjnej Rady Wojennej jest zarazem dowódcą floty danego morza, oraz tych wszystkich bojowych jednostek lądowych i lotniczych, które wchodzą w skład sił, przeznaczonych do obrony wybrzeży.

Władzą wykonawczą Rewolucyjnych Rad Wojennych są odpowiednie Dowództwa Floty, posiadające pełną autonomję i kompetencje Dowództw Okręgów Wojennych.

Rozkazem z dnia 27 lutego 1930 r. Komisarz ludowy do spraw wojskowych i morskich oraz przewodniczący Rewolucyjnej Rady Wojennej Z. S. R. R., Woroszyłow, wprowadził w życie „Bojowy Regulamin wojskowo-morskich sił R.K.K.A“. (Robotniczo-Chłopskiej Czerwonej Armji). Regulamin ten zawiera szczegółowe instrukcje, dotyczące kierownictwa i bojowego działania morskich sił zbrojnych Z. S. R. R.

Jednostkami taktycznemi we flocie sowieckiej są dywizjony, brygady i dywizje, w artylerji obrony przybrzeżnej — dywizjony, pułki i brygady, zaś w lotnictwie morskiem — oddziały, eskadry i brygady. Dla celów operacyjnych formuje się czasowe jednostki bojowe (manewrowe), złożone z różnych rodzajów sił, stosownie do charakteru zamierzonych operacyj i zadań bojowych. Na czele każdej bojowej jednostki stoją dowódca i komisarz, będący kierownikiem spraw politycznych. Obaj oni ponoszą pełną odpowiedzialność za stan i gotowość bojową jednostki. Dowódca ponosi osobiście odpowiedzialność za operacyjne i taktyczne kierownictwo jednostką. Komisarz przestrzega, aby wszelkie decyzje operacyjne dowódcy były zgodne z wymaganiami politycznemi i czyni niezbędne kroki polityczne, w celu zabezpieczenia bojowej działalności jednostki. Współpraca tych dwóch czynników — wojskowego i politycznego — jest w marynarce sowieckiej bardzo ścisła.

Kierownictwo każdej jednostki składa się ze sztabu i organów politycznych. Sztab jest jednostką doradczą i wykonawczą przy dowódcy. Naczelnik sztabu ma prawo wydawać rozporządzenia w imieniu dowódcy. Współpraca dowódcy z naczelnikiem sztabu jest bardzo ścisła. Również ścisły jest kontakt sztabu z kierownictwem politycznem (komisarzem).

Czerwona flota na Bałtyku

Zarówno ze względu na bliskie sąsiedztwo z Polską, jak i na ogólne znaczenie w marynarce sowieckiej, na największą uwagę zasługuje czerwona flota Bałtycka. Sowieckie władze wojskowe przywiązują dużą wagę do zadań tej floty. Niewielki bowiem skrawek wybrzeża Bałtyku, który pozostał przy Z. S. R. R., może być — w razie wojny — wykorzystany przez przeciwników, jako jedno z najbardziej dogodnych i ważnych miejsc, nadających się do zaatakowania od strony morza. Jest to jakgdyby brama wpadowa, umożliwiająca armji nieprzyjacielskiej wtargnięcie wgłąb Z. S. R. R., na tyły północnej grupy i okrążenie prawego skrzydła głównych sił czerwonej armji. Jest to więc najlepsza droga do zadania od północy Związkowi Sowieckiemu dotkliwych strat, nietylko na morzu, lecz i na lądzie. Natomiast ze strony Z. S. R. R. wybrzeże to może być wykorzystane jako brama wypadowa dla zaatakowania nieprzyjacielskich dróg komunikacyjnych od strony morza.

Głównem zadaniem czerwonej floty morza Bałtyckiego jest wszechstronna obrona sowieckiego wybrzeża zatoki Fińskiej, wraz z Kronsztadtem i Leningradem, oraz współdziałanie z czerwoną armją lądową na wybrzeżach zatoki Fińskiej i jeziora Ładoga.

Według ostatnich dostępnych danych, stan floty czerwonej na Bałtyku jest następujący:

Posiada ona trzy okręty linjowe, wybudowane jeszcze w 1911 r., a więc mocno przestarzałe i zniszczone, które mają dziś małą wartość bojową. Są to: „Michał Frunze“ (dawniejszy „Połtawa“), wymagający gruntownego remontu, 2) „Marat“ (dawniej „Pietro-

pawłowsk") oraz 3) „Oktiabrskaja Riewolucja" (dawniej „Gangut"). Okręty te mają po 23 370 ton wyporności i rozwijają szybkość do 23 mil morskich. Grubość ich opancerzenia, w zależności od miejsca, wynosi 38—305 mm. Uzbrojenie ich stanowi: 12 dział 30,5 cm kal. 52, umieszczonych w czterech wieżach trzechdziałowych, 16 dział 12 cm kal. 50 w wieżach burtowych, 9 dział 6,3 cm przeciwlotniczych na wieżach ciężkiej artylerji, 8 c. k. m., oraz 4 podwodne wyrzutnie torpedowe.

Z pośród krążowników, jeden, a mianowicie „Z. S. R. R." (dawniej „Aurora"), wybudowany jeszcze w 1900 r., jest jednostką tak przestarzałą i niezdolną do działań bojowych, że został przeznaczony jedynie dla celów szkolnych. Drugi natomiast krążownik, „Woroszyłow" (dawniej „Admirał Butakow"), którego budowę rozpoczęto w latach 1915—1916, został wykończony dopiero w 1930 r. Jest to okręt nowy, o dużych zaletach bojowych i znacznej szybkości — do 29,5 mil na godz. Tonaż jego wynosi 6,800 t. Uzbrojenie jego stanowi 5 dział 13 cm., 4 działa przeciwlotnicze 10 cm i 4 działa 7,5 cm, oraz 6 C. K. M. i 2 wyrzutnie torpedowe.

Dywizja kontrtorpedowców składa się z 15 okrętów („Karol Marx", „Kalinin", „Świerdłow", „Wolodarskij", „Urickij", „Zinowjew", „Engiels", „Stalin", „Rykow", „Wojkow" i inne). Są to przeważnie jednostki, wybudowane w r. 1914, o pewnej jeszcze wartości bojowej. Tonaż ich wynosi przeciętnie 1 200—1 350 t., szybkość — 28—33 mil. Uzbrojenie ich stanowi przeciętnie 4—5 dział 10 cm kal. 60, 1—2 działa przeciwlotnicze 7,5 cm, 2—4 C. K. M. i 9—12 wyrzutni torpedowych, po 2 tory do min, których mogą wziąć do 50 sztuk, oraz trały systemu „Parawan".

Brygada łodzi podwodnych składa się z 3 dywizjonów po 4 łodzie podwodne („Diekabrist", „Narodowolec", Krasnoarmiejec", „Komisar", „Bolszewik", „Towariszcz", „Krasnofłotowiec", „Batrak", „Proletarij", „Komunar", „Raboczij" i „L. 55"). Niemal wszystkie łodzie podwodne zbudowane są w latach 1912—1916. Tonaż ich wynosi 650—800 t., szybkość 7—12 mil. Uzbrojenie ich stanowią: po 2 armatki 7,6 cm, 1 C. K. M. oraz 12—16 wyrzutni torpedowych 45 cm. Ostatnia z łodzi jest to dawna łódź podwodna angielska, wydobyta z dna morskiego i odremontowana w 1931 r. Do brygady łodzi podwodnych należą pozatem 4 okręty macierzyste („Trepolew", „ Leningradsowiet", „Chabarowsk" i „Smolnyj") oraz okręt ratowniczy („Kommuna").

W skład brygady traulerów i stawiaczy min wchodzą: 1 dywizjon stawiaczy min i 3 dywizjony traulerów. Dywizjon stawiaczy min składa się z jednostek bardzo starych, bo wybudowanych jeszcze w latach 1895—1905 („9 Janwaria", „25 Oktiabria", „Janza", „Pierwoje Maja", „Bieriezina", „Kubań", „Barikada" i inne). Tonaż ich wynosi 1 400—1 750 t., a szybkość nie przewyższa kilkunastu mil na godzinę.

Pozatem w skład czerwonej floty Bałtyckiej wchodzi: dyon kanonierek („Krasnaja Zwiezda" i „Krasnoje Znamja") wybudowanych w latach 1895—1905, a więc również mocno przestarzałych, o tonażu 1 400—1 760 t. i szybkości 11—14 mil, uzbrojonych w działka, C. K. M.-y i wyrzutnie torpedowe; dalej — 16 traulerów różnej pojemności, 2 okręty warsztaty („Sierp i Mołot" i „Krasnyj Gorn") oraz 21 okrętów pomocniczych: strażniczych, transportowców, hydrograficznych i t. p. Wśród nich znajduje się m. in. 8 starych torpedowców o tonażu 376—570 t., zbudowanych w latach 1901—1905, a używanych obecnie jako traulery i okręty strażnicze.

Wszystkie powyższe okręty sowieckie na Bałtyku są przestarzałych typów i przedstawiają bardzo małe znaczenie i wartość bojową. Faktyczne siły morskie czerwonej floty na tem morzu, któremi władze Z. S. R. R. mogą dysponować w okresie 7—9 miesięcy letnich, składają się z 2 okrętów linjowych, 1 krążownika, 10 kontrtorpedowców, 8 łodzi podwodnych i stosunkowo nieznacznej ilości okrętów pomocniczych.

Lotnictwo morskie na Bałtyku

Uzupełnieniem sił wojennych Z. S. R. R. na morzu jest lotnictwo morskie, podległe poszczególnym dowództwom morskim. Lotnictwo to ma w pierwszym rzędzie za zadanie współpracę z flotą wojenną oraz obronę wybrzeży, przedewszystkiem przez pełnienie służby wywiadowczej, dalej przez atakowanie morskich sił przeciwnika, przez ochronę floty i obronę wybrzeży przed napadami powietrznymi przeciwnika, walkę z lotnictwem nieprzyjacielskiem oraz współudział w walce z łodziami podwodnemi.

Sowieckie lotnictwo morskie dzieli się na łotnictwo pokładowe i przybrzeżne. Pierwsze współdziała z flotą wojenną na morzu, mając swe macierzyste bazy na pokładach lotniskowców, lub innych okrętów wojennych.

Ze względu na swe zastosowanie rozróżniamy w sowieckiem lotnictwie morskiem: lotnictwo obserwacyjne, myśliwskie i niszczycielskie.

Jednostkami bojowemi lotnictwa morskiego Sowietów są samodzielne eskadry i dywizjony („eskadrylje").

Czerwone lotnictwo morskie na Bałtyku składa się z dywizjonu, stacjonującego w Nowej Wsi, z samodzielnej eskadry lotniczej, rozlokowanej w Peterhofie, oraz z samodzielnej eskadry niszczycielskiej, której siedzibą jest Kronsztadt. W razie mobilizacji siły te natychmiast zwiększają się o nowe samodzielne eskadry i dywizjony, z szeregiem baz lotniczych w różnych miejscowościach, jak Nowa Ładoga i inne.

Ustalenie bliższych danych, ilustrujących dziedzinę rozwoju sowieckiego lotnictwa morskiego, napotyka — ze zrozumiałych względów — na trudności. Francuski dziennik „Le Temps" już przed paru laty obliczał ilość sowieckich wodnopłatowców na blisko 400. Czy dane te choć w pewnej mierze odpowiadają dzisiejszej rzeczywistości — trudno stwierdzić. Należy raczej przypuszczać, że nie. Znając postępy, poczynione przez lądowe lotnictwo sowieckie w ciągu paru ostatnich lat, możemy być przekonani, że liczby te są bardzo dalekie od prawdy.

Obrona bałtyckich wybrzeży

Uzupełnieniem floty wojennej i lotnictwa morskiego w sowieckiej armji jest obrona wybrzeży. Zadaniem jej są działania w strefie przybrzeżnej, zarówno łączne z flotą i lotnictwem morskiem oraz wojskami lądowemi, jak i samodzielna walka z nieprzyjacielem, zagrażającym bronionej bazie morskiej lub odcinkowi wybrzeża. Zasadniczym środkiem bojowym obrony wybrzeży są fortyfikacje i baterje przybrzeżne.

Organizacja obrony wybrzeży w Z. S. R. R. rozpada się na 3 części: 1) na obronę minową, która zabezpiecza przed atakami przeciwników od strony morza, 2) obronę fortyfikacyjno-artyleryjską i 3) obronę wybrzeży przy pomocy wojsk lądowych. Wszystkie te trzy rodzaje obrony wzajemnie się uzupełniają.

Obronę wybrzeży Z. S. R. R. sprawują samodzielne oddziały: artylerji przybrzeżnej (ciężkiej i średniej), artylerji lekkiej — dla obrony od strony lądu oraz artylerji przeciwlotniczej, przeznaczonej do odpierania ataków powietrznych nieprzyjaciela. Pozatem obronę tę uzupełniają wojska techniczne, jak saperzy, minerzy, radjotelegrafiści, sygnaliści i obserwatorzy, wojska kole-

jowe, dalej — strzelcy, a wreszcie intendentura.

Jeśli chodzi o obronę wybrzeży morza Bałtyckiego, to w skład jej wchodzą północne i południowe zmotoryzowane oddziały artyleryjskie, które składają się głównie z bateryj, zaopatrzonych w działa kal. 6".

Na specjalną uwagę zasługują na Bałtyku zarówno urządzenia fortyfikacyjne, jak i techniczne floty sowieckiej. Tak więc, znakomicie urządzone są bazy, fabryki i zakłady przemysłowe, stocznie oraz warsztaty okrętowe. Nietylko odbudowano zniszczone przez wojnę i rewolucję urządzenia dawne, pozostawione jeszcze przez władze carskie, lecz również wprowadzono na każdym niemal kroku liczne inowacje.

Tak więc w porcie Kronsztadzkim znajdują się m. in. Warsztaty Kronsztadzkiego Portu Wojennego, Kronsztadzkie Zakłady budowy okrętów im. Martynowa, Kronsztadzki oddział Bałtyckich Zakładów budowy okrętów i t. d. Jeszcze większem skupieniem techniczno-przemysłowem o dużem znaczeniu wojennem jest dawna stolica Rosji, zwana obecnie Leningradem. Mieszczą się w niej m. in. Bałtyckie Zakłady budowy okrętów, Warsztaty Okrętowe Leningradzkiego Portu Wojennego (dawniej Nowa Admiralicja), fabryka „Czerwony Putiłowiec", Północne Doki okrętowe, Kanonierskie Warsztaty okrętowe Lentorgportu, Ust'Iżorskie doki okrętowe, fabryka „Rosyjski Diesel" i wiele innych równie ważnych fabryk i zakładów przemysłowych, pracujących głównie dla potrzeb sowieckiej czerwonej floty.

Flota morza Białego i jeziora Ładoga

Uzupełnieniem czerwonej floty na Bałtyku są podległe jej organizacyjnie floty morza Białego i jeziora Ładoga. Sowiecka flota Białomorska składa się z niewielkiej ilości małych jednostek wojennych, przeważnie mocno przestarzałego typu, o minimalnej wartości bojowej.

Flotę czerwoną na Ładodze stanowi kilka niewielkich starych kanonierek bałtyckich oraz kilkanaście kutrów motorowych. Wrazie potrzeby, celem obrony Leningradu od strony lądu, mogą być przeprowadzone do jeziora Ładoga, z Bałtyku, mniejsze okręty wojenne.

Czerwona flota Czarnomorska

Przyjrzyjmy się skolei, jak przedstawiają się siły wojenne Sowietów na morzu Czarnem. Główną bazą tej floty są porty półwyspu Krymskiego z Sewastopolem na czele, oraz takie porty, jak Odessa, Mikołajów i inne.

Jedynym okrętem linjowym czarnomorskim jest „Pariżskaja Tribuna" (dawniej „Sewastopol") o wyporności 23 370 ton, szybkości — do 23 mil. Pod względem wartości i uzbrojenia — odpowiada on okrętom linjowym Bałtyku.

Brygada krążowników czerwonej floty Czarnomorskiej składa się z 4 jednostek: „Czerwona Ukraina" (dawniej „Admirał Nachimow"), „Profintern" (dawniej „Świetłana"), „Krasnyj Kawkaz" (dawniej „Admirał Łazariew") i „Komintern" (dawniej „Pamiat' Merkurja"). Z powyższych okrętów „Komintern" jest jednostką bardzo starą, wybudowaną jeszcze w 1903 r. i nie posiada niemal żadnej wartości bojowej. Tonaż jego wynosi 6 750 t., szybkość maksymalna — 22 mil. Posiada on dwie wyrzutnie torpedowe oraz uzbrojenie takie samo, jak na pozostałych krążownikach. Trzy inne krążowniki Czarnomorskie są najbardziej bojowemi jednostkami sowieckiej floty wojennej. Zamówione jeszcze przez rząd carski w 1914 r. — zostały ukończone na rozkaz władz sowieckich dopiero poczynając od 1927 r. Najnowszym z nich i najbardziej nowoczesnym jest krą-

żownik „Krasnyj Kawkaz". Tonaż jego wynosi 7 600 t., szybkość maksymalna — 29,5 mil. Zasiąg pływania obejmuje 3 700 mil, ze średnią szybkością 14 mil na godzinę. Uzbrojenie jego stanowi 15 dział 13 cm. kal. 1/55, 4 działa przeciwlotnicze 7,5 cm., 4 działa 4,7 cm, 4 C. K. M. i 9 wyrzutni torpedowych. Okręt ten bierze na pokład jednorazowo do 100 min.

Również stosunkowo dużą wartość bojową posiada dywizjon kontrtorpedowców sowieckiej floty Czarnomorskiej. Składa się on z pięciu jednostek: „Niezamożnik", „Szanmian", „Pietrowskij", „Feliks Dzierżyński" i „Frunze".

Zostały one wybudowane w latach 1915—1917. Tonaż ich wynosi 1 100 — 1 326 t., szybkość maksymalna — 33—34 mil. Uzbrojenie ich stanowią 2—4 działa 7,5—10 cm, 1—4 dział przeciwlotniczych oraz 4—12 wyrzutni torpedowych 45—53 cm.

Dywizjon łodzi podwodnych floty Czarnomorskiej, złożony z 5 jednostek („Politrabotnik", „Szachtior", „Komunist", „Marksist" i „Politruk") posiada naogół małą wartość bojową. Są to bowiem łodzie podwodne typu przestarzałego, wybudowane w latach 1911—1916. Tonaż ich wynosi 375—784 ton, szybkość — 10—13 mil, są one uzbrojone w 1—2 działa 4,7—5,7 cm i w 4 wyrzutnie torpedowe 45 cm.

Pozatem w skład sowieckiej wojennej floty Czarnomorskiej wchodzi kilkanaście jednostek pomocniczych, przeważnie starszego typu, jak kanonierki, stawiacze min, traulery, transportowce i t. d.

Floty Dalekiego Wschodu i Kaspijska oraz flotylle rzeczne

Zupełnie odmienny jest stan sowieckiej floty wojennej Dalekiego Wschodu. Składa się ona zaledwie z kilkunastu jednostek o wyjątkowo małej wartości bojowej.

W skład tej floty wchodzi m. in. 5 torpedowców po 297 i 350 ton, zbudowanych jeszcze w latach 1902—1906, dalej kilka lodołamaczy i nieco innych okrętów pomocniczych.

Znaczenie floty Dalekiego Wschodu w obecnym jej stanie jest minimalne. Głównem jej przeznaczeniem jest obecnie dozorowanie wybrzeży i patrolowa służba graniczna.

Równie małe znaczenie i zadanie posiada dziś sowiecka flota wojenna na morzu Kaspijskiem. W skład jej m. in. wchodzą: 5 torpedowców po 580 ton, zbudowanych jeszcze w 1904 r., 2 kanonierki po 630 ton, zbudowane w 1909 r., 4 okręty strażnicze i kilka innych okrętów pomocniczych.

Wartość bojowa tej małej floty jest równa zeru. Jedynym celem jej jest obecnie patrolowanie wybrzeży i służba bezpieczeństwa.

Poza flotami morskiemi sowiecka marynarka wojenna rozporządza również niewielkiemi flotyllami na wodach słodkich. Poza flotyllą na jeziorze Ładoga, o której pisaliśmy już wyżej, istnieją również flotylle rzeczne na Amurze oraz na Dnieprze.

Flotylla na Amurze składa się zaledwie z kilku kanonierek rzecznych, których znaczenie bojowe jest bardzo nieznaczne.

Flotyllę na Dnieprze stanowi szereg uzbrojonych okrętów rzecznych i kutrów motorowych.

Najnowsze zdobycze sowieckiej floty wojennej

Wszystkie powyższe dane, dotyczące składu sowieckiej marynarki wojennej na morzach, jeziorach i rzekach Z. S. R. R., jako pochodzące z przed paru lat ostatnich, wymagają pewnego uzupełnienia danemi o najnowszych zdobyczach czerwonej floty, umiejętnie

ukrywanych przed oczami zagranicy. Niestety, szczegółowe plany rozbudowy marynarki wojennej Z. S. R. R. nie są znane.

Według danych nieoficjalnych, trudnych do sprawdzenia, zeszłoroczny program budowy nowych jednostek wojennych czerwonej floty przewidywał m. in. budowę w stoczniach włoskich: 4 krążowników po 7 000 ton, 4 kontrtorpedowców o bliżej niewiadomym tonażu oraz jednej łodzi podwodnej o wyporności nadwodnej 3 800 ton.

W sowieckich stoczniach krajowych wybudowano w ubiegłym roku 5 nowych kontrtorpedowców po 700 ton, o długości 70 m, uzbrojonych w działa, C. K. M.-y i potrójny aparat torpedowy 533 mm.

Na morzu Czarnem są w budowie dwie łodzie podwodne, które mają zwiększyć czerwoną flotę Bałtycką.

Na jesieni ubiegłego roku na stoczni Ansaldo we Włoszech spuszczono na wodę dwie nowe sowieckie kanonierki, przeznaczone do obrony wybrzeży. Kanonierki te mają po 810 ton. Długość ich wynosi 180 m, zaś szerokość — 8,3 m. Są one zaopatrzone w 3 motory sześciocylindrowe o sile 1 800 K. M. każdy (łączna siła motorów — 5 400 K. M.). Maksymalna szybkość, osiągana przez nie, wynosi 30 węzłów. Uzbrojenie ich stanowią działa 115 mm, po 4 działa szybkostrzelne oraz artylerja przeciwlotnicza. Załoga każdej z tych kanonierek składa się z 120 osób.

Nie mogąc zdobyć bliższych danych, dotyczących rozbudowy sowieckiej marynarki wojennej w ostatniej dobie, musimy w tej sprawie posługiwać się głównie ostatniemi oświadczeniami oficjalnych czynników sowieckich, które — ze względów zupełnie zrozumiałych — nie są zbyt skore do ujawnienia najnowszych swych zdobyczy.

Wodzowie sowieccy o czerwonej flocie

W mowie, wygłoszonej na XVII Zjeździe Partji Komunistycznej, naczelny wódz R. K. K. A. (Robotniczo-Chłopskiej Czerwonej Armji) Woroszyłow dał ogólną ocenę tego, co dokonano dla rozwoju czerwonej armji od czasu Zjazdu poprzedniego. Mówiąc m. in. o sprawach morskich, Woroszyłow podkreślił, że ostatnio została dokonana olbrzymia praca nad wzmocnieniem sił Z. S. R. R. W wyniku szeregu przedsięwzięć, przeprowadzonych pod osobistem kierownictwem Stalina, zostały należycie wzmocnione granice morskie Z. S. R. R. Wzmocniono przedewszystkiem znacznie flotę Bałtycką i Czarnomorską. „Pozatem — oświadczył Woroszyłow — niebezpieczeństwo napadu na Przymorze (Primorje) zmusiło nas przystąpić do stworzenia morskich sił wojennych również na Dalekim Wschodzie. Należy stwierdzić, że nie możemy obecnie pochwalić się siłą tych młodych flot. Mam na myśli Północ i Daleki Wschód. Nie posiadamy tam okrętów linjowych („linkorów“) i lotniskowców („awjanoscew“) — tych środków morskiego napadu, lecz wszakże my — jak wiadomo — nie zamierzamy na nikogo napadać na morzu, tak samo jak i na lądzie. My chcemy jedynie bronić naszych brzegów i granic i jesteśmy przekonani, że te słabe siły morskie i obrona przybrzeżna, które już tam posiadamy, a głównie nasze lotnictwo i łodzie podwodne gruntownie okaleczą napadającego wroga“.

Równie ciekawe, lecz znacznie więcej mówiące jest przemówienie, poświęcone 17-letniej rocznicy czerwonej armji, wygłoszone na VII Wszechzwiązkowym Zjeździe Sowietów Z. S. R. R. przez zastępcę ludowego Komisarza Obrony M. Tuchaczewskiego. Mówiąc m. in. o sowieckiej marynarce wojennej, Tuchaczewski zobrazował procentowo w swej mowie rozwój floty czerwonej od

czasu VI Zjazdu Sowietów. Jeśli ówczesny stan uważać za 100%, to obecnie ilość łodzi podwodnych wzrosła do 535%, okrętów strażniczych — do 1 100%, motorowych kutrów — do 470% i t. d. Te ogólne dane procentowe świadczą najlepiej o tem, że w ciągu ostatnich lat dokonano bardzo wiele w kierunku wzmocnienia sowieckich sił obronnych na morzu.

Jak widać z zacytowanych i innych oświadczeń oficjalnych czynników sowieckich, marynarka wojenna Z. S. R. R. ukończyła już pierwszy, najgorszy etap swej pracy, polegający na odbudowie tego wszystkiego, co zniszczyła wojna światowa i wielka rewolucja rosyjska.

Obecnie flota czerwona weszła w drugi etap rozbudowy, polegający na uzupełnianiu dotychczasowego stanu posiadania nowemi zdobyczami i nowoczesnemi jednostkami bojowemi.

Stan osobowy czerwonej floty

Obok danych, dotyczących rozwoju sowieckiej marynarki wojennej, zasługują na równie baczną uwagę dane, ilustrujące stan osobowy czerwonej floty.

Według danych z 1932 r., w skład marynarki wojennej Z. S. R. R. wchodziło 29 039 dowódców i marynarzy. Jeśli chodzi o korpus oficerski w czerwonej flocie, to należy podkreślić, że wciąż jeszcze daje się w niej boleśnie odczuwać brak odpowiedniej ilości dobrze wyszkolonych fachowców i wyższych dowódców. Dlatego też sowieckie władze wojskowe zwróciły baczną uwagę na należyte szkolenie nowych kadr marynarki wojennej.

Drogi, jakiemi idzie rozwój wojennego szkolnictwa morskiego Z. S. R. R., są nader ciekawe ze względu na ciągłe eksperymentowanie w tej dziedzinie. Dlatego też w jednym z najbliższych numerów „Spraw Morskich i Kolonjalnych" zajmiemy się chociażby pobieżnem zobrazowaniem tego, co dotąd osiągnięto w sowieckiem wojskowem szkolnictwie morskiem.

PRZEGLĄD PRASY ZAGRANICZNEJ

Miesięcznik Niemieckiego Towarzystwa Kolonjalnego: „Deutsche Kolonial-Zeitung“ przynosi w numerze kwietniowym artykuł wstępny, zawierający syntetyczne ujęcie żądań kolonjalnych Niemiec. Autor, Wilhelm Winter, w gorących słowach występuje w obronie uprawnień Rzeszy na terenach pozaeuropejskich, naruszonych, jego zdaniem, przez „rabunkową“ politykę zazdrosnych a szczęśliwszych konkurentów.

Zatarg włosko-abisyński, omówiony w artykule „Rozstrzygająca godzina Abisynji“, ujęty jest pod kątem widzenia zagadnień rasy. Przypomniawszy o zwycięstwie armji cesarza Menelika pod Adua w r. 1896, autor stwierdza, że obecnie szanse ostatniego niepodległego państwa Afryki są o wiele mniejsze, niż przed 40 niespełna laty. Brak jest teraz w Abisynji przywódcy o autorytecie cesarza Menelika, przeciwieństwa między szczepami coraz ostrzejsze, a i stan armji włoskiej jest wielokrotnie lepszy, zarówno pod względem technicznym jak i panującego ducha.

Los Abisynji, zdaniem pisma, wydaje się być przesądzony, o ile nie zmieni się, przychylna narazie dla Włoch, konstelacja polityki międzynarodowej.

* * *

W przeglądzie czasopism kolonjalnych nie należy pomijać wydawnictw i perjodyków rosyjskich. Rosja sowiecka oddawna zwraca baczną uwagę na problem kolonjalny, który w jej interpretacji jest przedewszystkiem problemem społecznym. Wydawnictwa sowieckie zawsze traktują białego jako kapitalistę, tubylca jako proletarjusza. Zasięg zainteresowań prasy sowieckiej ogranicza się do sfery kolonjalnych wpływów politycznych Z. S. R. R., t. j. do Azji, a raczej do państw graniczących z Rosją bezpośrednio, dokąd polityczna i społeczna penetracja jest najłatwiejsza.

Typowym przykładem tak pojętych zainteresowań kolonjalnych są wydawane w Moskwie „Materjały po nacjonalno-kolonjalnym problemam“. Zawierają one artykuły, poruszające sprawy całej Azji, ze szczególnem uwzględnieniem Korei, Indji, Afganistanu i Persji. Treść rozdziałów jest dostatecznie jasno zapowiedziana przez ich tytuły, np.: „Przygotowania do wojny imperjalizmu japońskiego“. „Położenie chłopów i ruch chłopski w Indjach“. „Położenie chłopów i robotników w Persji“. Ton artykułów ostry, namiętny, tendencja nietylko społeczna, ale poprostu klasowa, ostateczne wnioski skrajnie brutalne. Znaczne rozmiary wydawnictwa (numer miesięcznika przekracza 150 stron, czyli że wydawnictwo jest najobszerniejsze z omawianych w niniejszym przeglądzie prasy), jak i pokaźnych rozmiarów bibljografja, przytoczona na końcu numeru, wskazują na to, że wydawcy wkładają dużo pracy nad zebraniem materjałów.

* * *

Pod tytułem „Dzieło kolonjalne Holandji w Nowej Gwinei“, omawia Camille Fidel w paryskiej: „La Nouvelle Dépêche“ z kwietnia b. r. zainteresowania i zamiary, jakie żywi Japonja wobec tej wyspy i zaznacza, iż skoncentrowanie uwagi ze strony Japończyków stało się podnietą dla wzmożonej działalności metropolji.

Gubernator generalny Indyj Holenderskich, podczas niedawnej podróży,

jaką odbył po wschodniej części archipelagu, pragnął zorjentować się w trudnym problemie kolonizacyjnym i eksploatacyjnym, jakim jest władztwo białego człowieka nad rasą żółtą, gdy konkurentem staje się również żółty człowiek. W przeciwieństwie do bogatej i ludnej Jawy, Nowa Gwinea posiada niewiele mieszkańców, może uchodzić nawet za terytorjum niemal bezludne. Średnia gęstość wynosi mniej niż 1 osobę na km², podczas gdy Jawa należy do najgęściejszych skupisk na kuli ziemskiej. Nie przywiązywano dotąd znaczenia do ubogiej wyspy do tego stopnia, że jeszcze w chwili obecnej Nowa Gwinea nie tworzy samodzielnej jednostki, będąc administracyjnie zależna od Moluhków.

Podróż gubernatora miała właściwie na celu zbadanie możliwości udostępnienia wyspy dla nowej fali osadników. Przystąpiono już nawet do badań naukowych, które objęły zarówno wybrzeże, nisko położone, bagniste i malaryczne, w dzisiejszych warunkach zabójcze, jak i interjor wyspy, zajęty przez góry, których szczyty sięgają znacznej wysokości, zdrowszy i suchszy, lecz mało dostępny. Holenderskie towarzystwo naftowe, Nieuw Guinea Petroleum Maatschaap, ma otrzymać w niedalekiej przyszłości rozległe tereny dla rozpoczęcia poszukiwań ropy. Według notowanych przez prasę batawską pogłosek, nie jest wykluczone odnalezienie znacznych pokładów piasku złotonośnego, a jedno z towarzystw, opartych na kapitale holendersko-angielskim również otrzymało odpowiednie tereny.

Zadania, jakie nakłada na Holandję posiadanie tego terytorjum nie ograniczają się jednak do przedsiębrania badań naukowych czy eksploatacyj technicznych i przemysłowych. Ze względu na powikłania na terenie międzynarodowym, wobec wzrostu zainteresowań japońskich archipelagiem malajskim, akcja holenderska musi przybrać formę bardziej intensywną, o ile Holandja nie chce być pewnego dnia zaskoczona przez fakty dokonane. Japonja już dzisiaj utrzymuje linję regularną komunikacji okrętowej z Nową Gwineą holenderską, a jedno z towarzystw hadlowo-osiedleńczych japońskich uzyskało dzierżawę 40 000 ha i intensywnie umieszcza na otrzymanym terenie rolników, którym dostarcza kredytów i pomocy technicznej dla gospodarki rolnej. Plantatorowie japońscy uprawiają przedewszystkiem bawełnę, która ciągle jest poszukiwanym przez japoński przemysł surowcem.

Coprawda, niesłusznym byłby zarzut, jakoby Holandja nie interesowała się dotąd zupełnie problemem kolonizowania Nowej Gwinei, przeciwnie, już niejednokrotnie powstawały komitety, które przeprowadzały wszelkiego rodzaju ankiety i badania, przedstawiały raporty, otrzymywały subsydja i wreszcie wysyłały kolonistów, lecz nie łączyła tych wszystkich poczynań wspólna myśl i jednolity plan. Rzecz prosta, że w takich warunkach można było jedynie osiągnąć rezultaty połowiczne. I tak, koloniści otrzymali jedynie niewielką pożyczkę i bezpłatny przejazd, ale już na własny koszt musieli budować domy, karczować i osuszać teren. Niezabezpieczeni przed malarją, w znacznej liczbie musieli opuścić założone przez siebie osiedla, wobec katastrofalnych skutków tej choroby.

Opinja holenderska nie wypowiedziała się jeszcze definitywnie o przyszłości tej kolonji. Część prasy („Nederlandsch —Indië“) domaga się przekształcenia Nowej Gwinei na autonomiczną jednostkę administracyjną, inne organy („Java-Bode“) pragną utrzymać status quo zależności od innej kolonji.

W każdym razie jest rzeczą pewną, że punkt ciężkości rozwoju kolonji nie leży w formie jej ustroju, lecz polega na rezultatach dokładnych badań możliwości osiedleńczych. Ale badania wy-

magają wielkich wkładów pieniężnych, a obecnie właśnie deficyt Indyj Holenderskich stale się zwiększa, co powoduje wyjątkową niepopularność na terenie metropolji projektów nowych wkładów finansowych. Jakkolwiek jednak wielkie byłoby ryzyko pieniężne, kończy dziennik, jest ono niewielkie wobec ryzyka politycznego, jakiem byłoby pozostawienie Nowej Gwinei własnym losom wobec istnienia cudzych, źle ukrywanych ambicyj.

* * *

Wśród powodzi niemieckich perjodyków politycznych jedno z naczelnych miejsc zajmuje: „Zeitschrift für Geopolitik“, miesięcznik, wydawany w Monachjum przez dr. Karola Haushofera, profesora tamtejszego uniwersytetu. Wszelkie problemy polityczne z całej kuli ziemskiej znajdują swoje krytyczne oświetlenie na szpaltach tego czasopisma, dużo miejsca zajmują sprawy polityki kolonjalnej mocarstw.

Zeszyt marcowy zawiera wyczerpujące omówienie zagadnienia abisyńskiego, pióra Eryka Glodscheya, p. t. „Spór o Abisynję“. Już samo ujęcie tytułu jest niezmiernie charakterystyczne: Abisynja jest przedmiotem, a nie podmiotem sporu.

W drugiej połowie XIX wieku znalazła się Abisynja w kręgu imperjalistycznych dążności mocarstw europejskich. Jeszcze przed zjednoczeniem Włoch, mianowicie w r. 1869, zatoka Assab na morzu Czerwonem została zajęta przez prywatne towarzystwo włoskie. W r. 1882 terytorjum to przechodzi w posiadanie rządu włoskiego, stając się zaczątkiem kolonji, której nadano nazwę Erytrea. Wysiłki ówczesnego premjera, Crispiego, pozwoliły na zajęcie całego wybrzeża aż po port Massaua. Jednocześnie, w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych Francuzi sadowią się w zatoce Obok z ważnym i bardzo dogodnym portem Dżibuti, położonym u wylotu zatoki Adeńskiej. Nie pozostają w tyle i Anglicy, którzy przedewszystkiem ze względów strategicznych zajmują wybrzeże Somali, naprzeciwko Adenu, i umacniają jeszcze jednym punktem oparcia drogę do Indyj. W ten sposób Włochom pozostało jedynie jeszcze gorące wybrzeże Somali południowego, które też zostało przez nich obsadzone w r. 1889 od przylądka Guardafui aż po Benadir. Abisynja utraciła ostatecznie dostęp do morza.

W takich warunkach geo-politycznych objął tron króla królów, Negus Negusti cesarz Menelik II, najwybitniejsza w dziejach Abisynji postać, wywodzący się w prostej linji od Salomona i królowej Saby. Obdarzony niespożytą energją, a jednocześnie niebylejakim zmysłem politycznym, Menelik przeczuł grożące niebezpieczeństwo ze strony Włoch. Zwodził je układami, a gdy zniecierpliwiony rząd włoski, widząc, że drogą pokojową nie uzyska protektoratu nad Abisynją decyduje się na karną ekspedycję wojskową i armja włoska pod wodzą generała Baratieri wkracza na płaskozwyż od strony Erytrei, wojska Menelika zadają jej straszliwą klęskę pod Adua (1896), w której ginie około 18 000 Włochów. W obawie o Erytreę na którą Menelik może skierować przeciwuderzenie, rząd włoski decyduje się na podpisanie pokoju w Addis Abeba, (1898), którym poręcza niepodległość Abisynji.

Zwycięstwo musiał okupić Menelik pewnemi ofiarami. Jedną z nich było zezwolenie, udzielone towarzystwu francuskiemu na budowę i eksploatację kolei z Dżibuti do stolicy. Ale zwycięsca rozumiał, że głód kolonjalny Francji jest nasycony w znacznie wiekszym stopniu, aniżeli Włoch i że ze strony Oboku nie grozi mu niebezpieczeństwo. Śmierć Menelika w r. 1913 była wielkim ciosem dla ostatniego niepod-

ległego państwa na terenie Afryki. Gdyby nie wojna światowa, Abisynja znacznie wcześniej znalazłaby się w ogniu apetytów mocarstw.

Anglja, Francja i Włochy zazdrośnie strzegły swoich praw i nie dopuszczały innych państw do abisyńskiego „stołu". Przelotne zainteresowania objawiły Stany Zjednoczone, a właściwie amerykański kapitał. Natomiast poważnym konkurentem okazała się Japonja. Jej penetracja ekonomiczna dotarła i do abisyńskiego płaskowzgórza. Stwierdzić jednak należy, że prasa włoska przesadnie ocenia rzekome rozmiary japońskich wpływów. Do ostatniego roku w stolicy Abisynji nie było więcej aniżeli jakichś 10 Japończyków. Również nie doszły do skutku koncesje, które miały być udzielone towarzystwom japońskim na plantacje bawełny. Natomiast jest faktem, że na poparcie Japonji w walce obronnej z Europą liczy partja „młodo-abisyńska", do której należy syn Ministra Spraw Zagranicznych, Herui.

Obecnie w całej Abisynji liczba europejczyków nie przekracza 5 000 osób, zamieszkałych prawie wyłącznie w 150 000-nej stolicy.

Handel wywozowy Abisynji znikomy; jedynym poważniejszym produktem eksportowym jest kawa, wywóz odbywa się przez Dżibuti, co powoduje, że rola Francji wśród innych konkurentów jest wybitniejsza, aniżeli to wynikałoby z samego stosunku wielkości kolonji.

Cesarz Haile Selassie pragnie bronić niepodległości kraju nietylko drogą układów dyplomatycznych, lecz również przez organizowanie i wzmacnianie siły zbrojnej. Pogłoski o rzekomych eskadrach lotniczych są oczywiście wielokrotnie przesadzone, poza jedynym nowoczesnym samolotem, zakupionym w Szwajcarji i dostarczonym przez znanego lotnika szwajcarskiego, Mittelholzera, Abisynja posiada zaledwie kilkanaście przestarzałych maszyn; pilotami są murzyni amerykańscy. Nie można również mówić o nowoczesnej armji, raczej o pospolitem ruszeniu, które może według przybliżonych z natury rzeczy obliczeń zgromadzić do miljona ludzi, uzbrojonych przeważnie w stare karabiny. Liczba dział nie przekracza kilkudziesięciu, do tego należy dodać najwyżej 300 karabinów maszynowych.

Mittelholzer nakręcił film ze swojego pobytu w Abisynji. Na filmie oglądamy mądrą i energiczną twarz cesarza, który z Europą zapoznał się w czasie podróży w r. 1924. Zadanie Włoch nie będzie łatwe. Wśród szczepów żyje jeszcze pamięć o Adua. Z drugiej strony, Mussolini oświadczył z całym naciskiem, że sprawa Abisynji musi być załatwiona, aby Włochy mogły mieć wolne ręce w Europie. Ostateczny wynik konfliktu leży w ręku państw trzecich. Ewentualne zamknięcie granicy abisyńskiej od strony angielskiego Somali a zwłaszcza od strony Oboku oznacza zdanie Abisynji na jej własne siły. A wówczas nie można się łudzić co do ostatecznego rezultatu starcia.

* * *

Pogłoski o przychylnem ustosunkowaniu się wpływowych sfer angielskich do nowych zamierzeń rządu hitlerowskiego, mających na celu odzyskanie utraconych kolonij, w ostatnich czasach coraz częściej zaczęły pojawiać się w prasie krajowej i zagranicznej. Narazie trudno stwierdzić, ile prawdy zawierały te pogłoski. Natomiast w prasie angielskiej zaczynają się częściej pojawiać głosy, wypowiadając się przeciw koncesjom kolonjalnym na rzecz Niemiec. Stosunek Anglików do Rzeszy zmienił się radykalnie.

Oto co pisze angielski mąż stanu Sir Abe Bailey w obszernym artykule, który ukazał się w „Daily Telegraph".

„Nie wiem czy sprawa zwrotu kolonij Niemcom została podjęta w roz-

mowach w Londynie pomiędzy premjerem Anglji, a premjerami Dominjów — sądzę, że nie — lecz jeśli jakiekolwiek kroki w kierunku przywrócenia Rzeszy utraconych kolonij, szczególnie zaś kolonij w Południowo-Zachodniej Afryce, były rozważane, wówczas mogę zapewnić z całą stanowczością, iż spotkają się one z gorącym sprzeciwem większości mieszkańców południowej Afryki — zarówno Anglików, jak i Holendrów.

Pomijając już względy natury moralnej i państwowej muszę zwrócić uwagę, iż wielu Południowo-Afrykańczyków na terytorjum tem posiada bogate posiadłości i że wobec tego byłoby rzeczą wysoce niesprawiedliwą, aby Niemcy, które nic dla kolonij tych nie zrobiły, uzyskały prawo korzystania z owoców cudzej pracy.

Rząd Południowo-Afrykański wielkim nakładem kosztów przesiedlił do kolonij Zachodnio-Afrykańskich z portugalskich kolonij w Afryce Zachodniej Holendrów, którzy jeszcze w dawnych czasach uciekli tam z dawnej niemieckiej Cape Colony.

Czy teraz więc ma zdać ich na łaskę dyktatora Niemiec?

Niemcy straciły te kolonje w sprawiedliwym wyniku zmagań orężnych. Państwo, które w przeszłości tyle zyskało na polach bitwy, nie powinno narzekać, gdy wreszcie losy wojenne zwróciły się przeciwko niemu. Państwo, które narzuciło zwyciężonej Rosji i Rumunji bezlitosne traktaty w Brześciu Litewskim i Bukareszcie niema prawa protestować przeciwko warunkom t. zw. ,,narzuconego pokoju".

Na jakiej podstawie Niemcy domagają się zwrotu tych kolonji? O ile jest to sprawa prestiżu narodowego, wówczas — mojem zdaniem — sprawa ta nie powinna obchodzić mężów stanu Imperjum Brytyjskiego. Troską ich powinien być prestiż ich kraju.

Twierdzenia Niemiec, że jakoby kolonje te są im potrzebne dla przesiedlenia nadwyżki ludności również nie są żadnem usprawiedliwieniem. Znam prawie każdy cal Południowo-Zachodniej Afryki, wiem, że są to tereny bardzo ubogie w roślinność i wodę i byłem tam, gdy ludność niemiecka poddała się władzom brytyjskim w r. 1915. Mieszkało tam wówczas około 4 800 Niemców, a liczba ich w Tanganice nigdy nie przekraczała 7 000.

Mimo, że jest to kraj ubogi, Południowo-Zachodnia Afryka w rękach niemieckich stałaby się wygodną odskocznią dla bardziej ambitnych projektów. Obecnie, gdy rozwój lotnictwa umożliwia zrealizowanie najśmielszych marzeń o podboju, na mocarstwa, odpowiedzialne za rządy w Afryce, spada obowiązek czujnego obserwowania wszelkich zamierzeń, mających na celu zmianę obecnego stanu rzeczy.

Konieczność tak daleko posuniętej ostrożności uwydatni się jeszcze bardziej, o ile weźmiemy pod uwagę bynajmniej nieukrywane, a nawet otwarcie wypowiadane ambicje obecnych władców Trzeciej Rzeszy. Oni to przecież przekształcili Niemcy w najsilniejszą potęgę militarną w Europie, a silne państwa zawsze znajdują licznych sprzymierzeńców.

Hasłem ich nie jest bezpieczeństwo i honor, lecz jaknajwiększa ekspansja bez czci i honoru. Niemcy nowoczesne szykują się do wojny. Każdy Niemiec w kraju jest przyszłym żołnierzem, każdy Niemiec zagranicą — wpływowym propagatorem celów partji nazistowskiej.

Afryka, a zatem i świat cały, nie zaznają spokoju o ile państwo, które przekształciło Europę w jeden zbrojny obóz, ponownie otrzyma punkt oparcia na kontynencie afrykańskim, skąd zostało usunięte za cenę niezliczonych

poświęceń żołnierzy Wielkiej Brytanji i Związku Afryki Południowej".

* * *

J. P. Gautreau, korespondent francuski „The Naval and Military Record" — pisze:

„Sytuacja Niemiec na morzu uległa gwałtownej poprawie; olbrzymie stocznie niemieckie pracują we dnie i w nocy, a w dziedzinie zbrojeń zarówno morskich jak powietrznych i lądowych należy oczekiwać dalszych niespodzianek.

Wobec tych faktów i wobec nowych metod prowadzenia wojny oraz olbrzymiego postępu technicznego w Niemczech — francuskie sfery rządowe są zdania, iż niezaprzeczona wyższość bojowa Niemiec w stosunku do poszczególnych państw Europy jest tak znaczna, że potrzeba wspólnego i zdecydowanego wysiłku wszystkich państw, ażeby przywrócić równowagę sił, konieczną dla utrzymania pokoju".

Minister marynarki Pietri, który jest zwolennikiem ścisłej współpracy wszystkich rodzajów broni, działa obecnie w porozumieniu z generałami Maurin i Denain. Firmy aeronautyczne są szczególnie przeciążone pracą. Budowa okrętów wojennych, znajdujących się w stadjum konstrukcji, została już przyśpieszona. „Dunkerque" i „Brest" mają być spuszczone na wodę z końcem czerwca, podczas gdy w tym samym arsenale „Lagalissoniere" montuje działa, szykując się do pierwszych prób.

Kil nowego 35 000 tonowego pancernika ma być położony w sierpniu, albo we wrześniu. Koszta budowy tej jednostki morskiej są obliczone na 750 miljonów franków, a nowe kontrtorpedowce, o pojemności 1 700 ton każdy, mają kosztować po 74 miljony, co stanowi cenę bardzo wysoką. Wkrótce zostaną również zamówione materjały dla drugiego pancernika, którego budowa rozpocznie się 1 stycznia 1937 r. w porcie St. Nazaire.

Program ministra Pietri, który szczególną uwagę zwrócił na budowę dużych okrętów pancernych, spotkał się z krytycznemi uwagami pewnych sfer. Krytycy ci twierdzą, że w razie wojny armada Brytyjska będzie wystarczającą rękojmią obrony interesów Francji na morzu. Jednakże opozycja zdaje się pomijać kilka bardzo ważnych argumentów. Po pierwsze to, że zadania Floty Brytyjskiej nie ograniczają się do jednej strefy, lecz obejmują cały świat; po drugie, że moralnym obowiązkiem Francji jest zarówno obrona swoich brzegów własnemi siłami, jak i ścisła kooperacja z jej sojuszniczką na morzu, przy pomocy okrętów, które mogłyby stanąć w szeregu bojowych formacyj morskich Wielkiej Brytanji.

W każdej silnej formacji morskiej obecność potężnych pancerników jest gwarancją powodzenia, zarówno podczas ataku jak i podczas obrony. Jedynie obecność tych jednostek morskich umożliwia krążownikom i innym okrętom swobodę działania i maksymum użyteczności. Bez nich rola sześciu nowoczesnych 7 700-tonowych krążowników Floty Francuskiej upodobniłaby się do roli zbłąkanych dzieci w poszukiwaniu bezpiecznego schroniska. Okręty te straciłyby wiele ze swej wartości bojowej, podczas gdy wartość ich w wypadku ścisłej kooperacji z pancernikami wzrasta niepomiernie.

Zawodowi pesymiści, dla których widok pancerników — tych dumnych arystokratów morza — tonących naskutek połączonych ataków łodzi podwodnych i samolotów jest argumentem przeciw ich budowie, kroczą beznadziejnie w ogonie postępu. Ostatnie ulepszenia w dziedzinie broni pancernej zabezpieczyły te jednostki przeciw groźbie ataków powietrznych — tego największego niebezpieczeństwa przyszłej wojny.

Podczas, gdy zwrot w stronę pancerników i dział wielko-kalibrowych wypełnia radością serca „kanonierów“ floty francuskiej, specjaliści podwodni, tak liczni wśród oficerów marynarki francuskiej są wielce rozgoryczeni obecnym stanem rzeczy. Widzą oni coraz wyraźniej, że rola łodzi podwodnej we Francji wobec nowego kursu polityki zbrojeniowej na morzu i zastoju w budowie łodzi, zepchnie ich w przyszłej wojnie na drugie lub trzecie miejsce.

Należy bowiem stwierdzić, że Francja nie przoduje już w konstrukcji łodzi podwodnych, jak to miało miejsce doniedawna. Zarówno flota wojenna włoska jak i brytyjska budują obecnie więcej łodzi podwodnych niż Francja, produkując nowe typy, które znacznie prześcignęły ostatnie łodzie podwodne francuskie zarówno w zakresie uzbrojenia jak i szybkości.

Minister Pietri chciał swego czasu powstrzymać dalszą rozbudowę francuskiej floty podwodnej na kilka lat. Argumenty przemawiające za tem były bardzo mocne i rzeczowe. Z jednej strony flota podwodna Francji mogła śmiało uważać się za największą i najlepiej wyposażoną pod każdym względem, z drugiej zaś kompletny brak nowoczesnych pancerników stanowił olbrzymią wyrwę we francuskiej sile morskiej, którą należało wypełnić jaknajszybciej. Jednakże wypadki ostatnich miesięcy zmusiły Francję odstąpić od tej polityki. Obecnie bowiem, gdy prestiż narodowy jest jednym z najważniejszych atutów bezpieczeństwa, byłoby lekkomyślnością ze strony Francji poświęcić to przodujące stanowisko w dziedzinie broni podwodnej, które kraj ten dotychczas zajmuje. Gdyby Francja cofnęła się z tej dominującej pozycji, wówczas za kilka lat ponowne odzyskanie pierwszego miejsca byłoby zarówno trudne, jak i kosztowne. Oprócz tego szybki rozwój marynarki niemieckiej i głośno wypowiadane ambicje agresywne Niemiec na morzu, stwarzają całkiem nową sytuację. Program obrony kolonij i wybrzeża należałoby poddać rewizji, szczególnie, gdy się zważy, że Niemcy, którym nic nie grozi na wybrzeżach morza Północnego i Bałtyku będą mogły prawie wszystkie swoje siły morskie skierować na ocean. Łodzie podwodne w połączeniu z siłami powietrznemi są najlepszym środkiem przeciw niebezpieczeństwu desantu jak i ataków brzegowych wogóle.

Ostatnie ćwiczenia floty francuskiej na morzu Śródziemnem i Atlantyku wykazały, że francuskie flotylle łodzi podwodnych, aczkolwiek liczne i dobrze uzbrojone, nie mogą sprostać wymogom obrony. Francuska flota podwodna w przeciwieństwie do włoskiej nie może być skoncentrowana w celach obrony w jednej ograniczonej strefie. Flota ta musi być podzielona na liczne, oddalone od siebie grupy, zbyt odległe, żeby mogły wspomagać się wzajemnie. Teren ewentualnych działań tej floty obejmowałby Morze Północne, Kanał, Półn. Atlantyk i Morze Śródziemne, nie mówiąc już o punktach kolonjalnych jak: Dakar, Diego, Suarez (Madagaskar), Saigon, Haiphong (Indo-Chiny), które są całkowicie niezabezpieczone przed atakami nieprzyjaciela. Dlatego też należy oczekiwać, że budowa 12 przybrzeżnych łodzi podwodnych, które miały być spuszczone na wodę w okresie trzech lat ubiegłych, rozpocznie się jeszcze w tym roku i pójdzie w przyśpieszonem tempie.

* * *

Z kilkudziesięciu dużych statków żaglowych, które spotyka się jeszcze na morzach i oceanach świata, dwadzieścia sześć, czyli większość, pływa pod biało-niebieską banderą Finlandji.

A. J. Villiers, podróżnik, żeglarz i pisarz w artykule, zamieszczonym w „The National Geographic Magazine“ podaje wiele ciekawych danych o tej największej

i prawdopodobnie ostatniej flocie żaglowej świata.

Portem macierzystym tej floty jest Mariehamn, na wyspach Aland, należących do Finlandji, lecz zamieszkałych przez Szwedów.

Mieszkańcy Aland są prawdopodobnie potomkami Wikingów, gdyż ślady tych zdobywców morza, w postaci licznych mogił, można dotychczas napotkać na głównej wyspie Godby.

Że tradycje żaglowych okrętów przetrwały wśród Alandczyków należy przypisać warunkom w jakich żyją i pracują. Od 500 lat mieszkańcy Aland trudnią się handlem produktami rolnemi, drzewem i rybami. Produkty te zawsze znajdowały zbyt w portach Sztokholmu i Turku z któremi Alandczycy utrzymują kontakt przy pomocy małych żaglowców. Początkowo statki te niewypływały poza obręb zatoki Botnickiej, lecz z czasem, gdy wielkie porty, posiadające monopol na handel światowy, złagodziły ograniczenia w stosunku do swoich konkurentów, Alandczycy przystąpili do budowy większych okrętów: szkunerów i brygów i zaczęli wysyłać je na Bałtyk.

Lecz największy rozwój floty żaglowej wysp Aland przypada na okres, gdy statki parowe zaczęły wyrugowywać żaglowce z mórz i oceanów. W roku 1869 otwarto kanał Suezki. Klipry stały bezczynne, bez frachtów, przycumowane na stałe do przystani. Drewniane żaglowce amerykańskie zaczęto wycofywać ze służby.

Alandczycy nie przejęci tym biegiem wypadków zaczęli nabywać żaglowce. Kupowano je tanio, kierując się przytem zasadą, że statek taki musi opłacić się w ciągu trzech lat. Ze względu na niskie koszta kupna zrealizowanie tej zasady było możliwe; pozatem na całej kuli ziemskiej nie było bandery, z którą flota wysp Aland nie mogłaby konkurować.

Mariehamn rozrastał się. Nazwę tego portu można było napotkać na rufach okrętów w Valparaiso, Table Bay, w Melbournie i Mobile. Spokojnie, bez rozgłosu okręty te wchodziły w orbitę światowego handlu.

Podczas wojny żaglowce z Aland, pływające pod banderą rosyjską były narażone na stałe ataki łodzi podwodnych i okrętów nieprzyjacielskich. Wiele z nich zatonęło. W miesiącu maju r. 1917 osiem dużych żaglowców z Aland zginęło na Atlantyku.

Po wojnie Finlandja stała się państwem niepodległem. Wyspy Aland włączono do Finlandji. Alandczycy zaczęli na nowo budować swoją flotę handlową — znów okręty o wysokich masztach i szerokich rejach, których budowę zaniechano we wszystkich częściach świata — nawet w Norwegji i Finlandji.

Starzy armatorzy z Aland mieli już dość ryzyka, lecz na ich miejsce przyszli inni, młodsi. Wśród nich najbardziej przedsiębiorczym okazał się Gustav Erikson, który w roku 1920 rozpoczął budowę największej obecnie i przypuszczalnie ostatniej floty żaglowej świata.

Erikson nabył od Anglików piękny, niemiecki statek szkolny „Herzogin Cecilie“, płacąc zań około 20 000 dol. Przerobił go na frachtowiec i wysłał do Australji po zboże i do Chile po nitraty i w ciągu dwóch lat statek ten nietylko, że zwrócił koszta kupna, lecz przyniósł również znaczne dochody. Od chwili nabycia go statek ten opłacił się czterokrotnie. Drugi okręt „Lawhill“ — również własność Eriksona — przyniósł w jednej tylko podróży z Buenos Aires 200 000 dol. zysku, lecz wypadek taki należy zaliczyć do wyjątkowych uśmiechów losu.

Erikson nieprzejęty stagnacją na rynku frachtowym, zaczął kupować inne statki — w Anglji, Norwegji i Finlandji. Trudna sytuacja na rynku frachtowym nie polepszyła się i po dziś dzień, lecz mimo to linja Eriksona przynosiła zyski i rosła stale. Obecnie liczy ona 11 czteromasztowych barków, siedem barków, trzy brygantyny i pięć szkunerów.

Załogę na tych statkach stanowią chłopcy; nawet oficerowie są bardzo młodzi, a wielu kapitanów liczy poniżej 30 lat. Na niektórych okrętach, przeznaczonych do celów szkolenia marynarzy, załoga składa się z uczniów opłacających specjalne premje.

Biura Eriksona otrzymywały tyle listów od osób, pragnących odbyć podróż na statku żaglowym, że właściciel wyposażył dwa żaglowce specjalnie dla pasażerów. Są to byłe okręty szkolne „Viking“ i „Herzogin Cecilie“. Nie poprzestając na tem Erikson nabył jeszcze trzeci statek „L'Avenir“, mogący pomieścić osiemdziesiąt pasażerów. „Viking“, „Herzogin Cecilie“ i „L'Avenir“ ogłaszają się w licznych wydawnictwach jako żaglowce przewożące pasażerów do Australji.

Załogę na te statki werbuje się z pośród młodych wieśniaków. Chłopiec z wysp Aland umie zazwyczaj wiosłować i żeglować zanim dosięgnie dziesięciu lat. Mając lat dziesięć odbywa pierwszą podróż po Bałtyku — do Sztokholmu lub Turku — pomagając w podróży starym marynarzom. Potem dostaje się na jeden z bałtyckich szkunerów, a stamtąd na większe statki, żeglujące po morzu Północnem. Z Morza Północnego jeden krok tylko na ocean — na barki żaglowe, odbywające rejsy z ładunkiem ziarna z Australji — koło Przylądka Horn — do portów angielskich. Prawo fińskie zastrzega, że marynarzami na tych statkach mogą być tylko obywatele Finlandji i w kubrykach żaglowych okrętów można napotkać przeważnie Alandczyków. Natomiast w międzypokładach, gdzie mieszkają uczniowie, spotyka się przedstawicieli najprzeróżniejszych narodowości. Ten, kto chce zdobyć praktykę morską pod żaglem, musi zapisać się na statek z wysp Aland i zapłacić właścicielowi 250 dolarów za „przywilej“ pływania na żaglowym okręcie.

Kogo tu niema — Amerykanie, Anglicy, Australijczycy, Polacy, Chińczycy, Niemcy, Szwedzi i Belgowie — pływają razem na tych okrętach. Na niektórych statkach połowę załogi stanowią uczniowie; w wielu bowiem krajach przyjęcie do akademji morskiej jest uwarunkowane posiadaniem przez kandydata świadectwa z jednorocznego pływania na żaglowcu.

Otrzymanie zawodowego wykształcenia i awansowanie na stopnie oficerskie dla mieszkańca Aland nie przedstawia dużych trudności. W Mariehamn znajduje się akademja morska, gdzie w zimowych miesiącach marynarze mogą korzystać z wykładów. Po dwóch latach służby na morzu i po sześciu miesiącach w szkole kandydat może zdawać egzamin na dyplom drugiego oficera. Książki otrzymuje się darmo, szkoła opłat nie pobiera; chłopiec musi posiadać jedynie środki na utrzymanie, którego koszta są bardzo niewielkie.

Po dwu latach służby w charakterze drugiego oficera kandydat wraca do szkoły — znów na sześć miesięcy — żeby przygotować się do następnego egzaminu. Po złożeniu egzaminu idzie ponownie na statek i jako pierwszy oficer musi odbyć przynajmniej jednoroczną służbę na dużym statku żaglowym, ażeby móc ubiegać się o dyplom kapitana. Dla mieszkańca Aland otrzymanie certyfikatu kapitańskiego to zazwyczaj kwestja dziesięciu lat. Siedem lat spędza on na morzu, a trzy w akademji morskiej w Mariehamn.

Dziś Alandczycy nie budują już małych, drewnianych żaglowców. Bezczynny postój tych okrętów w zimie przedłuża się z roku na rok. Dla dużych żaglowców pozostają tylko frachty zbożowe z Australji do portów angielskich. O ile taki stan rzeczy potrwa dłużej to czeka je całkowita zagłada i las masztów, wznoszących się ponad korony drzew, na wyspach Aland zniknie z powierzchni ziemi prawdopodobnie już na zawsze.

Z. MARYNKIEWICZ

KRONIKA USTAWODAWCZA

Władze i Urzędy

Minister Sprawiedliwości rozporządzeniem z dnia 15 stycznia 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 4, poz. 28) utworzył z dniem 1 kwietnia b. r. wydział handlowy w Sądzie Okręgowym w Gdyni. Na podstawie prawa o ustroju sądów powszechnych z 6 lutego 1928 r. wydziały handlowe tworzy się w sądach okręgowych, którym podlegają miejscowości o znaczniejszym ruchu handlowym. Wymienione wydziały rozpoznają w pierwszej instancji sprawy handlowe w składzie jednego sędziego okręgowego, który przewodniczy, i dwóch sędziów handlowych. Przy mianowaniu sędziów handlowych w okręgach morskich wskazany będzie specjalny tryb postępowania uwzględniający fachowe kwalifikacje kandydatów.

Minister Spraw Zagranicznych zarządzeniem z 1 kwietnia 1935 r. (Dz. Urz. M. S. Z. Nr. 2, poz. 20 i 21) przemianował z dniem 1 marca b. r. Referat Gdański (P. I G) w Wydziale Organizacyj Międzynarodowych na Referat Morski (P. I. Mor.). Referat Morski załatwia wszystkie sprawy, które należały do kompetencji Referatu Gdańskiego, a mianowicie: całokształt spraw gdańskich polityczno-ekonomicznych, z wyjątkiem spraw konsularnych gdańskich, podlegających kompetencji Departamentu Konsularnego, oraz wszystkie sprawy techniczne, dotyczące portów, żeglugi i handlu morskiego. Do Referatu Morskiego mają być kierowane odpisy wszystkich raportów i pism w sprawach, które wchodzą w zakres działalności tego referatu. Fakty i materjały dotyczące spraw morskich, a znajdujące się w poszczególnych Wydziałach Ministerstwa zostaną przekazane Wydziałowi Organizacyj Międzynarodowych, w skład którego wchodzi Referat Morski. W ten sposób całokształt spraw morskich zostaje w Ministerstwie Spraw Zagranicznych zeŚrodkowany w jednej komórce organizacyjnej.

Minister Spraw Zagranicznych zarządzeniami z 15 stycznia i 1 kwietnia 1935 r. (Dz. Urz. M. S. Z. Nr. 1 i 2) ustanowił konsulaty honorowe Rzeczypospolitej Polskiej w następujących miastach portowych w Iokohamie (Japonja), w Kolombo (wyspa Ceylon), w La Vallette (wyspa Malta), w Willemstad (wyspa Curaçao), w Monrowji (Liberja) w Galacu (Rumunja) i w Port au Prince (Haiti). Nadto konsulaty honorowe zostały ustanowione w następujących nieportowych miastach pozaeuropejskich w Guatemala (stolica Republiki Guatemala) i w Cali (południowa Kolumbja).

Porty

Ustawa z dnia 18 marca 1935 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 1 czerwca 1927 r. o popieraniu rozbudowy i rozwoju gospodarczego miasta i portu Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 25, poz. 169) przedłużyła do roku 1945 zwolnienie przedsiębiorstw przemysłowych i komunikacyjnych od podatku dochodowego, o ile przedsiębiorstwa te do końca roku 1940 poczynią w Gdyni inwestycje, mające doniosłe znaczenie dla rozwoju gospodarczego miasta i portu. Ustawa ta nadto rozszerza prawo do zwalniania

od podatku dochodowego na przedsiębiorstwa tego rodzaju, jak śpichrze i chłodnie, które w rozumieniu ustawy nie są przedsiębiorstwami przemysłowemi, a które dla rozwoju portu mają pierwszorzędne znaczenie. Pozostało nadal prawo w wypadkach nagłej konieczności wprowadzenia gminy miasta Gdyni w posiadanie wywłaszczonej nieruchomości przed ukończeniem procesu wywłaszczeniowego. Inne zmiany noweli z 18 marca 1935 r. są natury kodyfikacyjnej. Przy sposobności należy zaznaczyć, że główne przywileje ustalone rozporządzeniem Prezydenta Rz. z dnia 1 czerwca 1927 r. (Dz. U. R. P. Nr. 51, poz. 452 i Nr. 80 z 1930 r., poz. 631) są następujące: 1) ustawowy obowiązek wstawiania corocznie do budżetu państwowego kredytów na rozbudowę miasta i portu, 2) przyjęcie poręki Skarbu dla miejskich pożyczek, 3) bardzo wydatna pomoc kredytowa dla nowowznoszonych budowli, dochodząca do 90% kosztów budowy, 4) zwolnienie na lat 25 od podatku od nieruchomości nowowznoszonych budynków, 5) zwolnienie do roku 1945 od podatku przemysłowego przedsiębiorstw przemysłowych i handlowych pożytecznych dla rozwoju Gdyni, 6) zwolnienie na lat 10 od podatku dochodowego przedsiębiorstw przemysłowych i komunikacyjnych, które poczynią inwestycje o doniosłem znaczeniu dla miasta i portu i 7) cały szereg zwolnień i ulg w opłatach stemplowych.

Ministerstwo Skarbu wydało zarządzenie z 16 kwietnia 1935 r. w sprawie udzielania pozwoleń na zakładanie przedsiębiorstw, zamieszkiwanie i t. p. w wolnym obszarze celnym w Gdyni (Dz. Urz. Min. Skarbu Nr. 12, poz. 284). Zarządzenie to ustala szczegółowo, w których wypadkach, jeżeli chodzi o wolny obszar celny Gdyni, stosownie do rozporządzenia Ministrów: Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wewnętrznych z 25 października 1934 r (Dz. U. R. P. Nr. 97, poz. 888), udzielać będą przewidzianych tem rozporządzeniem zezwoleń naczelne władze portowe i celne a w których natomiast lokalne władze. Jeżeli podanie o udzielenie zezwoleń w sprawach, zastrzeżonych naczelnym władzom portowym i celnym wpłynie do Urzędu Morskiego lub Urzędu Celnego, to sprawy takie przesyła Urząd Morski Ministerstwu Przemysłu i Handlu wraz ze swemi uwagami i uwagami Urzędu Celnego, przedkładając jednocześnie do decyzji Ministerstwa przygotowany projekt „zezwolenia“. Jednocześnie Ministerstwo Skarbu wyjaśniło, że powyższe zezwolenia są wolne od opłaty stemplowej.

Minister Opieki Społecznej wydał w dniu 27 marca 1935 r. rozporządzenie o Biurze Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 23, poz. 153) znoszące poprzednio obowiązujące w tej dziedzinie rozporządzenie z dnia 29 marca 1934 r. (Dz. U. R P. Nr. 32, poz. 288). Pośrednictwo pracy robotników portowych w obrębie portu gdyńskiego wykonywa utworzona dla tych czynności w Gdyni ekspozytura Pomorskiego Wojewódzkiego Biura Funduszu Pracy pod nazwą: „Biuro Pośrednictwa Pracy dla robotników portowych w Gdyni“. Zakres działania Biura obejmuje: 1) rejestrację, ewidencję i kontrolę poszukujących pracy robotników portowych; 2) rejestrację i ewidencję wolnych miejsc pracy; 3) zapośredniczanie do pracy oraz 4) zbieranie i zestawianie materjałów statystycznych, dotyczących popytu i podaży pracy. Biuro czynne jest przez całą dobę. Rejestruje ono osoby, zaliczone w poczet robotników portowych przez Komisję Kwalifikacyjną dla robotników portowych przy Urzędzie Morskim. Zarejestrowani robotnicy portowi otrzymują z Biura, jako dowód zaliczenia w poczet ro-

botników portowych, legitymację oraz książeczkę obrachunkową, do której załączona jest karta kontrolna, ważna na bieżący miesiąc kalendarzowy. Rozporządzenie powyższe szczegółowo normuje nadto postępowanie przy zgłaszaniu wolnych miejsc pracy przez pracodawców oraz przy kierowaniu do pracy robotników zaznaczając, że Biuro czuwa nad przestrzeganiem przez pracodawców i pracowników obowiązków, wynikających z przepisów rozdziału VII rozporządzenia Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 27 października 1933 r. o pracy robotników portowych w Gdyni (Dz. U. R. P. Nr. 85, poz. 646) oraz wydanych na podstawie tych przepisów rozporządzeń.

Statki

Minister Przemysłu i Handlu rozporządzeniem z 20 lutego 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 85) zmienił częściowo swe rozporządzenie z dnia 4 lipca 1933 r. o zapewnieniu statkom morskim, służącym do przewozu pasażerów, obsługi łodzi i tratew ratunkowych oraz o świadectwach wioślarskich (Dz. U. R. P. Nr. 57, poz. 432). Zmiany te były konieczne w związku z przystąpieniem Polski do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu, podpisanej w Londynie dnia 31 marca 1929 r. (Dz. U. R. P. z 1934 r. Nr. 88, poz. 815). W tytule rozporządzenia z dnia 4 lipca 1933 r. i w §§ 1, 2, 4, 5, 6 i 7 oraz w załączniku do tegoż rozporządzenia wyrazy: „świadectwo wioślarskie“ zostały zastąpione odpowiednio przez „świadectwo ratownika“, nadto w § 2, pkt. c po wyrazach: „odbytą praktyką morską“ skreślono wyrazy: „w charakterze co najmniej starszego marynarza“.

Minister Przemysłu i Handlu rozporządzeniem z dnia 27 marca 1935 r. (Dz.U. R. P. Nr. 25, poz. 175) zarządził, iż ogólnie obowiązujące przepisy o bezpieczeństwie statków morskich zawarte w rozporządzeniu Prezydenta Rzeczypospolitej z dnia 24 listopada 1930 r. o bezpieczeństwie statków morskich (Dz. U. R. P. Nr. 80, poz. 632) oraz w rozporządzeniach wykonawczych, wydanych na jego podstawie, nie mają zastosowania do: 1) statków o pojemności poniżej 50 ton rej. brutto z wyjątkiem statków, przewożących ponad 12 pasażerów w podróżach międzynarodowych, 2) statków używanych w żegludze przybrzeżnej, 3) statków rybackich o pojemności mniej niż 1 600 ton rej. brutto, 4) statków używanych w celach niezarobkowych o pojemności mniej niż 1 600 ton rej. brutto. Za żeglugę przybrzeżną uważa się żeglugę w granicach nie dalszych, niż 20 mil morskich od linji wybrzeża i granicy wód wewnętrznych. Przepisy o bezpieczeństwie statków, wyjętych na mocy powyższego rozporządzenia z pod działania przepisów ogólnych ma wydać Dyrektor Urzędu Morskiego.

Konwencja Handlowa podpisana między Polską a Austrją w Wiedniu dnia 11 października 1933 r. (Dz. U. R. P. Nr. 2 z 1935 r., poz. 11) między innemi w art. 28 zawiera następujące postanowienia. Obywatele, ich majątek oraz okręty układających się stron będą traktowane przez drugą stronę w portach i we wszystkiem, co dotyczy żeglugi morskiej wogóle w ten sam sposób, jak właśni obywatele ich mienie i okręty, lub państwa najbardziej uprzywilejowanego. Kabotaż zastrzeżony jest dla bandery narodowej. Świadectwa pojemności statków jednej z układających się stron będą przyjmowane przez władze drugiej, bez poddawania ich nowym badaniom w szczególności co do obliczenia opłat, jednak pod warunkiem, aby przepisy pojemnościowe, obowiązujące w państwie, w którem świadectwo

było wystawione, były uznane za równoznaczne z przepisami pojemnościowemi drugiego państwa.

Konwencja podpisana między Polską a Wielką Brytanją w Warszawie dnia 16 kwietnia 1934 r. o wzajemnem uznawaniu świadectw rejestracyjnych i innych krajowych dokumentów, dotyczących pomiaru tonażu statków handlowych została ogłoszona w Nr. 28 Dziennika Ustaw R. P. z 1935 r. pod poz. 217. Według tej konwencji wobec faktu, że istniejące na terytorjach Wielkiej Brytanji ustawy i przepisy odnośnie do pomiaru tonażu statków handlowych są w istocie swej zgodne z takiemiż przepisami polskiemi, statki zaopatrzone w świadectwa rejestracyjne i inne papiery krajowe wydane w należytej formie przez władze kompetentne jakiejkolwiek części terytorjów Wielkiej Brytanji będą uważane przez władze polskie za posiadające tonaż wskazany we wspomnianych dokumentach i będą zwolnione od ponownego pomierzania w jakimkolwiek porcie lub miejscowości w Polsce. Jednocześnie podobne uprawnienia będą przyznane statkom polskim zaopatrzonym w świadectwa rejestracyjne i inne papiery krajowe w należytej formie wydane przez kompetentne władze polskie w dniu 30 listopada 1927 r. lub po tej dacie i takie statki będą zwolnione od ponownego pomierzania w jakimkolwiek porcie lub miejscowości w obrębie Wielkiej Brytanji. W konwencji zostało zastrzeżone, iż Wolne Miasto Gdańsk może przyjąć zobowiązania i nabyć prawa z niej wynikające. Konwencja powyższa weszła w życie 20 kwietnia b. r. (Dz. U. R. P. Nr. 28, poz. 218).

Ustawa z dnia 31 stycznia 1935 r. o oznaczaniu wagi na ładunkach przewożonych na statkach (Dz. U. R. P. Nr. 18, poz. 99) postanawia, że na każdej przesyłce opakowanej częściowo lub w całości, mającej 1 000 lub więcej kg wagi brutto, przeznaczonych do przewiezienia morzem lub drogą wodną śródlądową, nadanych w Polsce, powinna być przed załadowaniem na statek oznaczona waga zwierzchu ładunku lub w innem miejscu łatwo dostrzegalnem. Obowiązek oznaczania wagi ciąży na wysyłającym ładunek, jeśli zaś ładunek nadaje ekspedytor — na ekspedytorze. Nad przestrzeganiem przepisów omawianej ustawy czuwa Urząd Morski w Gdyni oraz inspekcja pracy, a w żegludze śródlądowej organa powołane do inspekcji tej żeglugi oraz inspekcja pracy. W przypadku nieoznaczenia wagi ładunku, Urząd Morski w Gdyni albo organa powołane do inspekcji żeglugi śródlądowej zarządzają oznaczenie wagi na koszt wysyłającego lub ekspedytora. W razie uporczywego przekraczania przepisów ustawy, Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni, lub organa powołane do inspekcji żeglugi śródlądowej mogą nakładać na wysyłających lub ekspedytorów kary grzywny do 200 zł. Powyższa ustawa ma zapewnić zastosowanie w Polsce postanowień konwencji o wskazywaniu wagi na ciężkich przesyłkach, przewożonych na statkach, uchwalonej na XII sesji Międzynarodowej Konferencji Pracy i ratyfikowanej przez Polskę ustawą z dnia 28 stycznia 1932 r. (Dz. U. R. P. Nr. 19, poz. 126). Wprowadzając obowiązek oznaczenia wagi ustawa ma na celu zarówno ochronę pracowników, zatrudnionych przy przeładunku statków, jak również ochronę urządzeń mechanicznych przeznaczonych do ładunku i wyładunku morskiego i rzecznego. Zaznaczyć należy, że ustawa nie dotyczy ładunków przewożonych luzem jak węgiel, zboże, drzewo i t. p.

Marynarze

Minister Przemysłu i Handlu w porozumieniu z Ministrem

Spraw Wojskowych wydał dnia 20 lutego 1935 r. rozporządzenie (Dz. U. R. P. Nr. 15, poz. 84) o zmianie niektórych postanowień rozporządzenia z dnia 30 listopada 1931 r. o kwalifikacjach oficerów w polskiej marynarce handlowej. (Dz. U. R. P. z 1932 r. Nr. 4, poz. 24). Zostały zmienione postanowienia dotyczące praktyki odbywanej celem uzyskania niektórych stopni oficerskich w polskiej marynarce handlowej. Inaczej unormowano sprawę zmiany dyplomu cudzoziemskiego na dyplom polski. Nowe rozporządzenie zawiera także nieco odmienne postanowienia co do uprawnień oficerów i podoficerów marynarki wojennej. Nadto rozporządzenie z 20 lutego 1935 r. postanawia, że porucznik żeglugi wielkiej ma prawo kierować wielkiemi statkami w żegludze przybrzeżnej.

Na podstawie art. 4 pkt. 9 ustawy z dnia 21 lutego 1935 r. o zapobieganiu chorobom zakaźnym i o ich zwalczaniu (Dz. U. R. P. Nr. 27, poz. 198) kapitanów okrętów i statków obciąża obowiązek zgłoszenia do zarządu gminnego, gdy na okręcie lub statku zdarzy się przypadek zachorowania na jedną z chorób zakaźnych, podlegających zgłoszeniu, w myśl art. 2 tejże ustawy.

Konwencje Handlowe i Nawigacyjne

Umowa handlowa między Polską a Wielką Brytanją, podpisana w Londynie dnia 27 lutego 1935 r. została ratyfikowana ustawą z dnia 26 marca 1935 r., ogłoszoną w Nr. 26 Dziennika Ustaw R. P. pod poz. 183. Umowa ta stanowi układ dodatkowy do istniejącego i obowiązującego traktatu handlowego i nawigacyjnego z 26 listopada 1923 r.(Dz.U.R.P. z1924r.Nr.57, poz. 582). Umowa z 27 lutego składa się z 15 artykułów i protokółu, złożonego z sześciu części. Do umowy załączone są listy zniżek celnych polskich I) dla t. zw. oficjalnie Zjednoczonego Królestwa (Anglja, Walja, Szkocja, Irlandja Północna) i II) dla kolonij angielskich, oraz III) lista zafiksowanych stawek celnych, względnie bezcłowości ze strony angielskiej dla produktów polskich. Art. 10 umowy obejmuje sprawy przewozu emigrantów. Utrzymaną została nasza ustawowa zasada wyłączności portów polskich przy okrętowaniu emigrantów. Umowa rezygnuje z naszej dotychczasowej zasady bezpośredniości przewozu emigrantów (wg. dekretu Prezydenta Rz. z 29 listopada 1930 r.) i zgadza się na łamane transporty emigrantów. Również przyznaliśmy Anglji korzystanie z największego uprzywilejowania w razie zezwolenia krajom trzecim na dowóz emigrantów koleją do portów niepolskich, ale z tem ograniczeniem, że przyznanie komukolwiek owego dowozu do portów śródziemnomorskich nie daje tego prawa Anglji w odniesieniu do innych portów. Ustalono też wzajemną równość traktowania spółek żeglugowych. W części IV protokółu dodatkowego stwierdzono pewne ogólne zasady współpracy między polskiemi i angielskiemi spółkami żeglugowemi.

Konwencja handlowa i nawigacyjna między Polską a Czechosłowacją podpisana w Pradze dnia 10 lutego 1934 r. została ratyfikowana ustawą z dnia 26 marca 1935 r., ogłoszoną w Nr. 26 Dziennika Ustaw R. P. pod poz. 184. Konwencja ta zastąpiła umowę handlową z 23 kwietnia 1925 r. (Dz. U. R. P. z 1926 r. Nr. 111, poz. 644). Na podstawie tej konwencji (art. 27) Polska i Czechosłowacja zobowiązały się dopuścić w żegludze morskiej okręty i ładunki okrętowe strony drugiej, za takiemi samemi opłatami i pod takiemi samymi warunkami we wszystkich innych zagadnieniach prawnych, tak jak okręty

i ładunki okrętowe własne. Przynależność państwowa okrętów obu stron będzie oceniona według ustawodawstwa krajowego. Polska i Czechosłowacja będą wzajemnie uznawać listy pomiarowe okrętów morskich, wydane przez właściwe urzędy każdego z umawiających się państw. Co się tyczy żeglugi na rzekach międzynarodowych, to we wzajemnych stosunkach obu stron będą miarodajne odpowiednie międzynarodowe umowy nawigacyjne, które zostały podpisane przez obydwa państwa.

Morskie Konwencje Wojenne

W Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 28 pod poz. 209—213 ogłoszono pięć ustaw z 2 marca 1935 r. ratyfikujących pięć konwencyj podpisanych w Hadze 18 października 1907 r., a dotyczących odpowiednich gwarancyj stanu posiadania, bezpieczeństwa i opieki w czasie wojny na morzu. Konwencja haska Nr. VI „o postępowaniu ze statkami handlowemi nieprzyjaciela na początku wojny" normuje postępowanie względem statków handlowych znajdujących się w chwili wybuchu wojny poza wodami macierzystemi. Konwencja zapewnia zasadniczo powrót do kraju naszych statków handlowych. W okolicznościach wymagających rekwizycji lub zniszczenia naszych statków handlowych przez nieprzyjaciela, zapewnia odszkodowanie z tego tytułu. Zapewnia też prawo własności w odniesieniu do ładunków wyżej wymienionych statków handlowych. Konwencja nadto daje prawo zdobycia z chwilą wybuchu wojny okrętów nieprzyjacielskich, których budowa wskazuje na możliwość przerobienia ich na okręty wojenne. Konwencja haska Nr. VII „o przerabianiu statków handlowych na okręty wojenne" zawiera postanowienia na mocy których: a) statki handlowe zarekwirowane w chwili wybuchu lub też w czasie trwania wojny uzyskują prawa i przywileje okrętów wojennych; b) państwa odpowiadają całkowicie za czyny i działania statków handlowych, przerobionych na okręty wojenne i pływających pod ich własną banderą. Konwencja haska Nr. IX. „o bombardowaniu przez morskie siły zbrojne w czasie wojny" normuje możliwość bombardowania miast i osiedli nadmorskich, które nie są obronione, zakazując niszczenia objektów nieprzeznaczonych do celów wojennych. Pozatem reguluje ona postępowanie, gdy warunki wojenne wymagać będą bombardowania miejscowości nadmorskich, oraz nakazuje uiszczenie zapłaty za wszelkie dokonane rekwizycje. Konwencja haska Nr. X „o przystosowaniu do wojny morskiej zasad konwencji genewskiej" normuje zasadniczo postanowienie względem okrętów i statków szpitalnych oraz względem załóg okrętów wojennych, których członkowie są ranni, chorzy, lub też jako rozbitki zostali wzięci do niewoli. Konwencja haska Nr. XI „o pewnych ograniczeniach w wykonywaniu prawa zdobyczy podczas wojny morskiej" między innemi postanowieniami zapewnia nietykalność korespondencji oficjalnej i prywatnej — znajdującej się na zdobytych statkach handlowych. Pozatem rozdział III tej konwencji zabrania traktować jako jeńców wojennych załogi zdobytych lub zarekwirowanych nieprzyjacielskich statków handlowych. Teksty powyższych konwencyj zostały wydrukowane w następujących drukach Sejmu Nr. Nr. 996, 997, 998, 999 i 1001. W Sejmie przy uchwalaniu ratyfikacji tych konwencyj sprawozdawca komisji słusznie podkreślił, że przystępując do konwencyj o charakterze zabezpieczającym, Polska pod-

kreśla swoją zawsze aktywną politykę w dziedzinie zabezpieczenia praw swoich jako państwa i dobra swoich obywateli na każdym odcinku i w każdej sytuacji. Jednocześnie, zaznaczył on, świadczyć to może o wejściu Polski w skład mocarstw morskich i o roli trwałego współdziałania z niemi w tworzeniu wspólnych praw, obowiązujących na morzach.

Kable podmorskie

Konwencja z dnia 14 marca 1884 r. o ochronie kabli podmorskich została ogłoszona w Nr. 17 Dziennika Ustaw R. P. pod poz. 97, odnosi się ona do kabli podmorskich wychodzących z terytorjów stron kontrolujących i chroni te kable poza wodami terytorjalnemi, nakładając na strony obowiązek karania zerwania lub uszkodzenia kabla podmorskiego, którego skutkiem mogłoby być przerwanie lub utrudnienie komunikacji telegraficznej; wyjątek stanowią akty, przedsięwzięte celem ochrony życia lub statku. Konwencja określa obowiązki statków zakładających kable i statków natykających się na kable i obowiązek wynagradzania szkód poniesionych przez statki wskutek starania, aby nie uszkodzić kablu.

Polska przystąpiła do tej konwencji wobec zamierzonej budowy kabla podmorskiego Gdynia—Bornholm. Ustawa z 15 marca 1934 r. (Dz. U. R. P. Nr. 30, poz. 269) upoważniająca do przystąpienia do tej konwencji, różni się od innych podobnych ustaw artykułem 2, który upoważnia Prezydenta Rzeczypospolitej do wydania w ciągu trzech miesięcy rozporządzenia z mocą ustawy w sprawie ścigania przestępstw w zakresie ochrony kabli podmorskich. Pozostaje to w związku z art. 12 konwencji, w którym strony umawiające zobowiązują się do wprowadzenia odpowiednich przepisów w swojem ustawodawstwie wewnętrznem. Na podstawie tego upoważnienia Prezydent Rzeczypospolitej wydał rozporządzenie z dnia 20 marca 1935 r. o ochronie kabli podmorskich (Dz. U. R. P. Nr. 29, poz. 222), według którego kto przez uszkodzenie kabla podmorskiego zagraża prawidłowemu działaniu komunikacji telegraficznej lub telefonicznej, podlega karze więzienia do lat pięciu lub karze aresztu. Jeżeli sprawca działa nieumyślnie, podlega karze aresztu do roku lub karze grzywny. Kto wykracza przeciwko przepisom porządkowym ustalonym w związku z zakładaniem lub naprawą kabli podlega karze aresztu do 3 miesięcy lub karze grzywny do 3 000 zł. Właściwym do rozpoznawania tych przestępstw jest Sąd Okręgowy w Gdyni.

Sygnalizacja

Regulamin ogólny radjokomunikacyjny, dołączony do międzynarodowej konwencji telekomunikacyjnej z 9—10 grudnia 1932 r. (Dz. U. R. P. z 1935 r. Nr. 6, poz. 33, str. 164) ustala sygnały i korespondencję w niebezpieczeństwie, sygnały baczności, naglące i ostrzegawcze (art. 22), normuje godziny służbowe trzech kategoryj stacyj okrętowych (art. 23) i stwierdza kwalifikacje operatorów na okrętach poszczególnych kategoryj (art. 23). W kolejności korespondencji radjowej pierwsze trzy miejsca zajmują: 1) wezwania w niebezpieczeństwie, zawiadomienia o niebezpieczeństwie i korespondencja w niebezpieczeństwie, 2) korespondencja, poprzedzona sygnałem naglącym, i 3) korespondencja, poprzedzona sygnałem bezpieczeństwa.

Wieloryby

Konwencja o uregulowaniu połowu wielorybów, podpisana w Genewie dnia 24 września 1931 r., została ogłoszona w Dzienniku Ustaw R. P. Nr. 14 z 1935

pod poz. 75 zabrania połowu niektórych rodzajów wielorybów oraz młodych i samic, którym towarzyszą młode, nakazuje zapewnić możliwie najzupełniejsze zużycie złowionych sztuk, nakazuje zapewnić zbieranie dat statystycznych co do sztuk złowionych i dostarczanie ich odnośnemu biuru międzynarodowemu, nakazuje uzależnić prawo połowu wielorybów przez statki pod flagą danego państwa od jego zezwolenia, wreszcie zawiera przepisy co do wynagrodzenia za połów wielorybów. Wprowadzenie w życie tej konwencji jest rzeczą konieczną celem ochrony tego gatunku przed zupełnem wyniszczeniem. Jakkolwiek Polska w obecnej chwili nie jest zainteresowana w przemyśle wielorybniczym, mimo to przystąpienie Polski do konwencji nie jest bez znaczenia. Podpis Polski bowiem będzie dla zainteresowanych państw gwarancją, że polska bandera nie będzie nadużywana przez różnych przedsiębiorców dla łamania pożytecznych postanowień konwencji.

Sprawy rybackie

Minister Rolnictwa i Reform Rolnych rozporządzeniem z dnia 25 marca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 24, poz. 165) na podstawie art. 20 ustawy z 7 marca 1932 r. o rybołówstwie zarządził, iż orzeczenia o tworzeniu i zmianach obwodów rybackich wojewódzka władza administracji ogólnej ogłasza w „Dzienniku Wojewódzkim".

Minister Rolnictwa i Reform Rolnych rozporządzeniem z dnia 25 marca 1935 r. (Dz. U. R. P. Nr. 24, poz. 166) ustalił wzór i zasadnicze warunki umowy o dzierżawę obwodu rybackiego. Wzór tej umowy ustala przedmiot dzierżawy, czas trwania dzierżawy, czynsz dzierżawny, inne obowiązki dzierżawcy, kaucję, poddzierżawę obwodu, rozwiązanie umowy dzierżawnej, odpowiedzialność właściciela rybołówstwa, podatki i prawo kontroli.

Liga Morska i Kolonjalna

Minister Wyznań Relig. i Oświecenia Publicznego okólnikiem z dnia 19 stycznia 1935 r. (Dz. Urz. Min. W. R. i O. P. Nr. 1, poz. 5) zezwolił na zakładanie Kół szkolnych Ligi Morskiej i Kolonjalnej wszędzie tam, gdzie sprawy związane z szerzeniem idei morskiej nie są przedmiotem prac realizacyjnych istniejących już organizacyj młodzieży szkolnej, — przyczem decyzja należy w każdym wypadku do dyrektora względnie kierownika szkoły. Okólnik ten zezwolił również na zorganizowanie w szkołach— w miesiącu marcu — zbiórki na rzecz „Funduszu Obrony Morskiej" z tem, — że zbiórka powyższa winna mieć charakter dobrowolny — bez jakiegokolwiek nacisku w tej mierze ze strony personelu nauczycielskiego — a przeprowadzona przez organizacje młodzieży szkolnej, będące pod opieką nauczycieli w porozumieniu z odnośnemi ośrodkami Ligi Morskiej i Kolonjalnej — bez obciążania technicznego aparatu administracji szkolnej.

Ministerstwo Sprawiedliwości w komunikacie umieszczonym w Nr. 7 Dziennika Urzędowego z 5 kwietnia 1935 r., zaznacza, że ponieważ akcja Ligi Morskiej i Kolonjalnej dąży do zasilenia funduszów na rozbudowę naszej floty wskazane więc jest, by władze wymiaru sprawiedliwości i więziennictwa udzielały Lidze jaknajdalej idącego poparcia przy zbieraniu prenumerat na czasopisma wydawane przez Ligę.

KAROL TAUBE

„WOJNA MORSKA NA BAŁTYKU 1914-1918"

Praca komandora Czeczotta „Wojna na Bałtyku w 1914—1918" obejmuje całokształt wojny światowej na morzu Bałtyckiem od początku wojny, aż do wiosny 1918 r. t. j. do tego momentu, gdy wojenne działania pomiędzy Niemcami a Rosją ustały na skutek pokoju brzeskiego.

Wojna na Bałtyku jest pierwszą oryginalną pracą w języku polskim, omawiającą całokształt wojny morskiej na Bałtyku. Nawet w językach obcych nie ukazało się dotychczas fachowe dzieło, któreby obejmowało historję tej wojny: Urzędowa historja niemiecka kończy się narazie na roku 1915. Prace rosyjskie opisują działania wojny domowej i są ujęte w sposób niezwykle stronniczy jedynie książka Grafa „Na Nowikie" obejmuje całokształt wojny na tem morzu. Praca ta jednak o charakterze beletrystycznym zawiera w sobie sporo fantazji i nieścisłości. Dzieło komandora Czeczotta, oparte na poważnych publikacjach źródłowych wad tych nie posiada.

Autor w swej pracy zastosował następującą metodę:

1. Podzielił wojenne działania na dwie kategorje:

a) działania, mające wielkie znaczenie historyczno—strategiczne, ciekawe z punktu widzenia taktyki. Działania tej kategorji są ujęte w pracy wszechstronnie, przyczem autor wysnuwa bardzo interesujące wnioski natury wojskowej.

b) Działania drugorzędne. Tu autor stosuje zwięzły opis ograniczony czasem do wzmiankowania — o ile tego wymaga ciągłość opowiadania.

2. Aczkolwiek morze Bałtyckie przedstawia zupełnie odrębny, zamknięty w sobie obszar działań wojennych, to jednak czasami, gdy tego wymaga przejrzystość opisu, autor traktuje poszczególne wypadki w ramach ogólno-światowej wojny na morzu.

Zawdzięczając tej metodzie, w niewielkiej stosunkowo pracy komandora Czeczotta, można znaleźć szczegółowe opisy najważniejszych wydarzeń na Bałtyku.

Praca ta zawiera 29 rozdziałów, obejmujących cztery okresy działań wojennych.

Na początku pierwszego okresu (sierpień 1914—luty 1915) autor daje zwięzły opis morza Bałtyckiego z punktu widzenia wojskowego i politycznego, zaznajamiając czytelnika z planami operacyjnemi przeciwników, oraz ze stosowanemi przez nich środkami walki. Porównywa bojowe wartości sił przeciwników z punktu widzenia materjalnego i moralnego, przyznając niewątpliwą przewagę po stronie Niemiec.

Szczegółowo opisuje autor pierwsze działania wojenne podkreślając bezcelowość przedsięwziętych działań przez flotę niemiecką, oraz stwierdzając brak doświadczenia po stronie niemieckiej w prowadzeniu wojny na morzu, w szczególności zaś w użyciu min. Podkreśla natomiast świetną organizację siły zbrojnej Niemiec na morzu, oraz jej ducha zaczepnego. Poddaje surowej krytyce bierne zachowanie się w tym okresie floty rosyjskiej, co było wynikiem jej wadliwej organizacji, oraz niejednokrotnie braku przedsiębiorczości i energji u poszczególnych dowódców. Specjalnie autor zwraca naszą uwagę, na bardzo interesujący i charakterystyczny moment, jakim był spór dowódcy floty bałtyckiej admirała Essena z naczelnem

dowództwem o lepszą organizację floty. Bardzo szczegółowo jest opracowana wielka ofensywa minowa floty rosyjskiej; podane tu są ciekawe i mało znane szczegóły tej wojny przytem autor podkreśla wielkie doświadczenie marynarzy rosyjskich w tego rodzaju wojnie.

W następnym okresie (1915—1916) zastanawia się autor szczegółowo nad działaniami kombinowanemi niemieckiej floty oraz wojska lądowego przeciwko wybrzeżom rosyjskim w czasie walk o Libawę. Działania te są bardzo interesujące z punktu widzenia organizacji współpracy marynarki i wojska lądowego i są traktowane przez autora z uwzględnieniem tego momentu przez uwypuklenie szczegółów organizacyjnych podobnych akcyj. Ciekawym również fragmentem tych działań był udział w nich podwodnych łodzi, przedstawiony na podstawie urzędowych źródeł angielskich. Autor podkreśla, że tylko wyjątkowa bierność floty rosyjskiej umożliwiła Niemcom wykonanie tych działań. Komandor Czeczott stwierdza ciekawy fakt, że bierność rosyjskiej floty do tego stopnia ośmieliła dowództwo niemieckie, że podczas opracowywania planu akcji na Libawę nie liczono się wcale z przeciwnikiem.

Następnie, opisując działania niemieckie przeciwko zatoce ryskiej, autor stwierdza bezcelowość tej operacji w tym okresie oraz ponowne lekceważenie przeciwnika, które tym razem nie uszło Niemcom na sucho.

Nie zważając na to, że wojna trwała już przeszło rok, Niemcy wciąż zdradzali kompletne nieprzygotowanie do wojny minowej. Jednak Rosjanie wskutek wadliwej organizacji dowodzenia nie mogli wykorzystać błędu przeciwnika. Na tle tych działań przesuwa się przed czytelnikiem szereg ciekawych postaci historycznych, jak admirał Essen, admirał Kołczak.

Działania łodzi podwodnych w tym okresie są ujęte w ramach działań ogólnych, przyczem obfitują w szereg mało znanych naogół faktów.

W okresie trzecim (1916—1917) autor opisuje szczegółowo działania floty rosyjskiej, a w szczególności kombinowaną akcję w zatoce ryskiej, stwierdzając nieocenioną wprost pomoc, jaką okazywała marynarka siłom lądowym.

Ten trzeci okres zaznaczył się ogólnowojskową stagnacją na Bałtyku, za wyjątkiem zatoki ryskiej, gdzie trwała zacięta i podstępna walka minowa. Szczegółowo opisane są działania floty rosyjskiej przeciwko handlowi niemieckiemu na Bałtyku.

Na wstępie czwartego okresu (1917 do 1918) podaje autor zwięzły opis wywybuchu rewolucji we flocie oraz jej wpływ na stan tej floty, stwierdzając szybki upadek jej wartości bojowej. Autor zaznacza, że z chwilą wybuchu rewolucji cała organizacja obrony morskiej w Rosji, stworzona już w czasie wojny, stała się niezdolną do stawiania poważnego oporu. Wyszło to na jaw na jesień 1917 r. podczas ofensywy niemieckiej przeciwko wyspom archipelagu bałtyckiego, gdy potężne pozycje zostały przez Niemców zajęte prawie bez żadnego oporu. Autor opisuje szczegółowo przebieg tej ofensywy, jako przykład działania desantowego i podaje dużo ciekawych szczegółów organizacji podobnych działań.

Komandor R. Czeczott kończy swą pracę szczegółowym opisem wyprawy niemieckiej, która pomogła Finlandji wyzwolić się z pod jarzma rosyjsko-bolszewickiego.

Reasumując musimy stwierdzić, że praca komandora Czeczotta jest bardzo ciekawym przyczynkiem do historji wojny światowej, wypełniającym istniejącą dotychczas lukę, na odcinku morza Bałtyckiego.

Praca ta posiada ogromne znaczenie aktualne i chociaż nie jest pisana w celu propagandowym, to jednak — zaznajamiając społeczeństwo polskie z tak kapitalnem zagadnieniem wojenno-morskiem, jak „Wojna na Bałtyku", gdzie rola floty wojennej bije w oczy — robi propagandę, że tak powiem, w głąb społeczeństwa.

Książka jest wydana bardzo starannie przez Ligę Morską i Kolonjalną.

Należy tu wyrazić wielkie uznanie Lidze Morskiej i Kolonjalnej za podjęcie się wydania tak poważnej pracy o wojnie na morzu.

Dwie fale

Radjofonja polska na usługach morza

Polska fala radjowa od pierwszych chwil swej pracy oddała się na usługi propagandy morza — prapagandy polskiej fali morskiej. Propaganda ta znalazła wyraz w niezliczonych chwilkach i kwadransach morskich w feljetonach, odczytach, słuchowiskach i dużej ilości bezpośrednich transmisyj organizowanych nad brzegiem polskiego morza. Krzewienie miłości do naszego wybrzeża, nawoływanie do ofiarności na cele rozbudowy naszej floty handlowej i wojennej — oto hasła, które tak często rozlegały się na falach wszystkich polskich rozgłośni. Intensywność propagandy na rzecz polskiego morza wzmogła się w radjo wielokrotnie z chwilą uruchomienia potężnej stacji nadawczej w Raszynie, która zasięgiem swym objęła cały kraj. Centralna polska stacja stała się „tuba maris" głosząca i propagująca potęgę Polski na morzu.

Nie było żadnej większej uroczystości poświęconej sprawom morskim, aby nie znalazła ona odpowiedni oddźwięk w programach radjowych. Wspomnieć tu należy o rok rocznie organizowanych transmisjach ze Święta morza, kiedy to cała polska radjowa przysłuchiwać się może i brać niemal że bezpośredni udział w tem wielkiem krzepiącem serca i umysły Święcie polskiego wybrzeża.

Jak dalece radjofonja polska docenia problem morza i Pomorza, świadczy fakt uruchomienia w Toruniu specjalnej rozgłośni, której zadaniem jest omawianie, oświetlanie i prapagowanie wszelkich problemów związanych z morzem. Ta najmłodsza i wspaniale technicznie wyposażona rozgłośnia polska rozpoczęła oficjalnie swą pracę dnia 15 stycznia r. b.

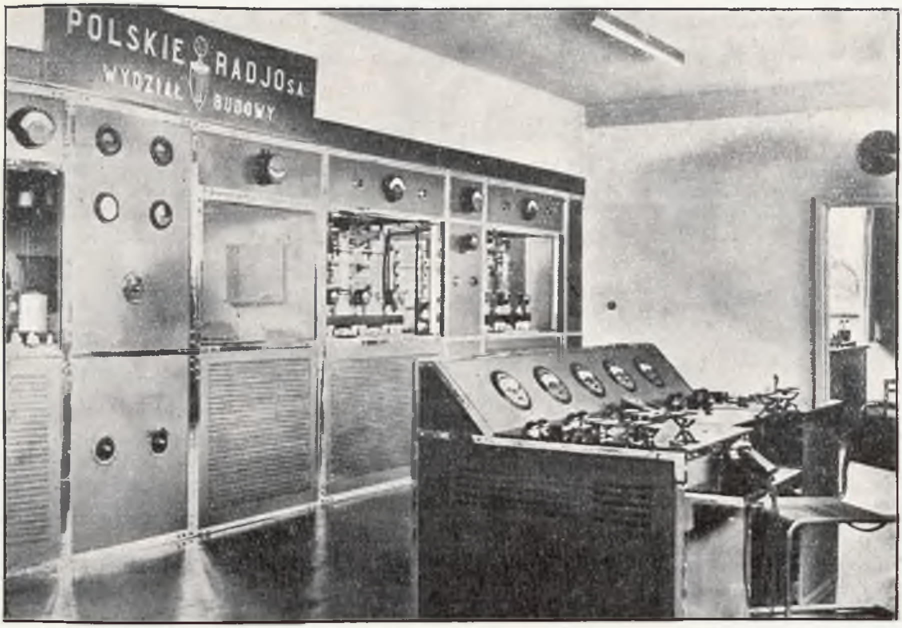
Przyjrzyjmy się bliżej tej radjostacji, która jest ósmą z rzędu rozgłośnią polską.

Cała aparatura radjostacji jest z bardzo małemi wyjątkami produktem krajowego pochodzenia. Typ aparatury jest ulepszony, lecz podobny do systemu ostatnio wybudowanej stacji poznańskiej. Moc stacji toruńskiej

wynosi 24 kw w antenie przy możności 90% modulacji. Jest więc o 50% większa od stacji poznańskiej, lwowskiej lub wileńskiej. Poza tem główną zewnętrzną cechą charakterystyczną jest, że jako antena służy sam maszt antenowy. Maszt ten wysokości 160 m, t. j. trochę wyższy od połowy przewidywanej fali, t.j. 304.3 m, jest w tym celu odizolowany od podstawy i odciągnięty do ziemi z środka wysokości, t. j. w punktach najszerszej konstrukcji zapomocą 4-ch trzykrotnie izolowanych lin stalowych. Tego rodzaju antena powinna rozszerzyć zasięg promieniowania o przeszło $^1/_3$ w stosunku do dawnych systemów antenowych. Odpowiada to wzmocnieniu bezpośredniego promieniowania w sposób podobny jak prawie dwukrotne powiększenie mocy samej stacji. Poza tem aparatura wykazuje tak pod względem konstrukcyjnym, jak i elektrycznym szereg udoskonaleń, mających na celu tak sprawność funkcjonowania, jak i jakość odtwarzania.

Aparatura radjostacji obejmuje urządzenia maszynowe, pompy, prostowniki i tablice rozdzielcze umieszczone w dwuch dolnych salkach budynku. Ponad niemi na I piętrze znajdują się pomieszczenia samej aparatury, przyczem pierwsze pomieszczenie, t. zw. sala operacyjna zawiera front tablic aparatury odgradzający równocześnie salę operacyjną od sali aparatowej, mieszczącej wnętrze samych szaf aparatowych. Na sali aparatowej umieszczone w środku biurko kontrolne daje możność inżynierowi dyżurnemu automatycznego uruchomienia aparatury, oraz kontroli jej sprawnego funkcjonowania. Konstrukcja poszczególnych szaf aparatowych wykonana jest z chromowanej konstrukcji żelaznej i przykryta miedzianemi, aluminjowemi lub żelaznemi blachami, w celu izolowania wpływu poszczególnych obwodów elektrycznych na siebie. Przez opuszczenie szyby posiada się również kontrolę wnętrza szaf aparatowych, a pomieszczenie znajdujące się poza konstrukcją szaf aparatowych daje możność uskutecznienia późniejszych dalszych zmian, a nawet ewentualnego powiększenia mocy stacji. Do widocznych instalacyj należy basen z roztryskiwaczem, służący do chłodzenia wodnego lamp katodowych prostownika i ostatniego stopnia antenowego. Doprowadzenie energji wysokiej częstotliwości do masztu antenowego uskutecznione jest zapomocą specjalnej linji powietrznej, oraz domku znajdującego się przy postawie masztu.

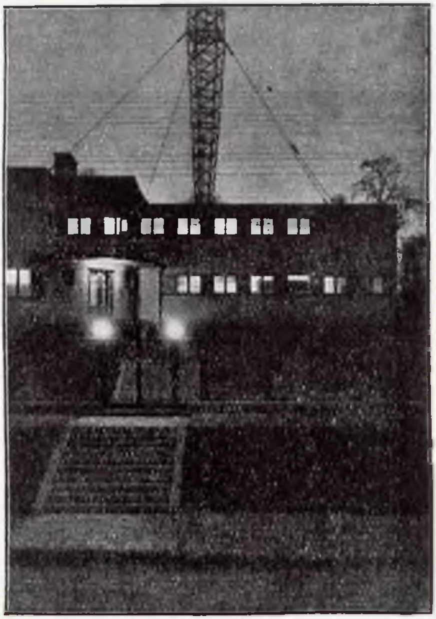
W budynku radjostacji znajduje się ponadto salka, służąca jako studjo o specjalnej architekturze, mające służyć dla zapowiedzi odczytów, oraz małych zespołów muzycznych. Dla większych zespołów przewidywane jest korzystanie z sal koncertowych lub teatrów w samem mieście. Radjostacja poza tem wyekwipowana jest w nowe urządzenia mikrofonowo-



Aparatura nadawcza Rozgłośni Toruńskiej



Ogólny widok Rozgłośni Toruńskiej
z charakterystycznym masztem antenowym



Efektowny widok
budynku Rozgłośni Toruńskiej w nocy

wzmacniakowe, oraz kontrolne, umożliwiające różne kombinacje jakie zajść mogą przy nadawaniu własnego lub retransmitowaniu programu innych stacyj.

Toruń jako środowisko kulturalne zapewnia nowej rozgłośni należyte podłoże. Ruch, który się skupia około Towarzystwa Naukowego i Instytutu Bałtyckiego, tysiączne zasoby Książnicy Miejskiej imienia Kopernika, bogate źródła Archiwum Miejskiego, zbiory muzealne, wreszcie energiczne tętno Konfraternji Artystów stwarzają w Toruniu specjalne warunki, szczególnie pomyślne dla nadania temu miastu charakteru centrum kultury pomorskiej. Jeśli dodamy coraz wyższy poziom artystyczny teatru, mnogość chórów i orkiestr, zapał do życia organizacyjnego i wytrwałość w pielęgnowaniu odrębności regjonalnych — będziemy mieli niemal w całości narysowany szkicowo obraz współczesnego Torunia.

Plany programowe Rozgłośni Toruńskiej obejmują przedewszystkiem odźwierciedlenie regjonu pomorskiego z jego folklorem, historją narastającemi wartościami kulturalnemi i jego potrzebami.

Radjofonja polska stale stara się akcentować nierozerwalną łączność całego kraju z wybrzeżem. I tak naprzykład w programie bieżącego sezonu letniego nadawane będą w niedziele specjalne koncerty portowe z Gdyni p. t. „Marynarka gra". A jakże często na polskiej fali radjowej odzywa się trąbka marynarska budząca przywiązanie całego społeczeństwa do polskiego wybrzeża i zrozumienie dla jego potrzeb. Dwie fale — radjowa i morska uzupełniają się w pracy, dorzucając cegiełkę do mocarstwowej potęgi naszej wielkiej Ojczyzny.

KAZIMIERZ GRUDZIŃSKI.

BIBLJOGRAFJA CZASOPISM

Uwaga. Poniższa bibljografja jest kontynuacją pracy bibljograficznej, zapoczątkowanej w poprzednich zeszytach kwartalnika „Sprawy Morskie i Kolonjalne". W zeszycie drugim z roku ubiegłego zamieszczona jest bibljografja za trzeci kwartał 1934 r. Obecnie podajemy czwarty kwartał roku ubiegłego, w którym pozostawiliśmy układ poprzednio przyjęty.

Bibljografja niniejsza, w której numeracja kolejna została opuszczona, obejmuje ogółem 1.296 pozycyj bibljograficznych.

Ze względów od nas niezależnych — w obecnej bibljografji nie uwzględniliśmy osiemnastu czasopism, objętych bibljografją poprzednią. Toteż niniejsza bibljografja zawiera przegląd sześćdziesięciu dzienników i czasopism wraz z dodatkami, których spis i ustalone w pracy skróty zamieszczamy poniżej.

W dalszym ciągu pracy bibljograficznej będziemy się starali uwzględniać w pierwszym rzędzie te wydawnictwa, których treść redakcyjna zasługuje na szczególne zainteresowanie ze względu na ilość lub wartość artykułów, omawiających interesujące nas tematy.

Poza skrótami tytułów czasopism zastosowane są następujące skróty: n=numer, z=zeszyt, t=tom, kor.=korespondencja, art. red.=artykuł redakcyjny, s=stron; cyfra arabska ze znakiem / przed cyfrą rzymską oznaczają datę dnia i miesiąca numeru dziennika, w którym ukazał się dany artykuł. O ile dziennik ukazuje się również w postaci wydania porannego, nie jest wymieniona strona (ze względu na niewielką objętość takich numerów), natomiast stosowany jest skrót — wyd. por. = wydanie poranne.

Biul. Izby G. = Biuletyn Informacyjny Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, Gdynia.
Bl. = Bluszcz, Warszawa.
C. Gaz. Han. = Codzienna Gazeta Handlowa, Warszawa.
Czas. Skar. = Czasopismo Skarbowe, Warszawa.
Czas. Spół. Rol. = Czasopismo Spółdzielni Rolniczych, Warszawa.
Czł. w Pol. = Człowiek w Polsce, Warszawa.
Dr. = Droga, Warszawa.
Dz. Poz. = Dziennik Poznański, Poznań.
Dz. Ust. R. P. = Dziennik Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej, Warszawa.
E. L. = Echa Leśne, Warszawa.
Fr. Zach. — Front Zachodni, Poznań.
Gaz. Pol. = Gazeta Polska, Warszawa.
Gaz. Przem. Rzem. = Gazeta Przemysłowo-Rzemieślnicza, Warszawa.
Gaz. Rol. = Gazeta Rolnicza, Warszawa.
Gł. Gm. W. = Głos Gminy Wiejskiej, Warszawa.
Gór. Wiad. Gosp. = Górnośląskie Wiadomości Gospodarcze, Katowice.
I. K. C. = Ilustrowany Kurjer Codzienny, Kraków.
I. K. C. Kur. Lit.-N. = Dodatek do I. K. C. Kurjer Literacko-Naukowy.
I. K. C. Kur. Spor. = Dodatek do I. K. C. Kurjer Sportowy.
Inf. Eks. = Informator Eksportowy, Warszawa.
J. i H. = Jeździec i Hodowca, Warszawa.
Jut. Pr. = Jutro Pracy, Warszawa.
Kup. = Kupiec — Świat Kupiecki, Poznań.
Kur. Por. = Kurjer Poranny, Warszawa.
Kur. Poz. = Kurjer Poznański, Poznań.
Kur. War. = Kurjer Warszawski, Warszawa.
M. = Morze, Warszawa.
M. Nar. = Myśl Narodowa, Warszawa.
Nar. i Woj. = Naród i Wojsko, Warszawa.
N. Św. = Nasz Świat, Warszawa.
Niep. = Niepodległość, Warszawa.
P. = Pion, Warszawa.
Pal. B. W. = Palestyna i Bliski Wschód, Warszawa.
Pol. Gosp. = Polska Gospodarcza, Warszawa.
Pol. Zach. = Polska Zachodnia, Katowice.
Pol. Zagr. = Polacy Zagranicą, Warszawa.
Pol. Zbroj. = Polska Zbrojna, Warszawa.
Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. = Dodatek do Pol. Zbroj. Tygodnik Literacko-Naukowy.
Pr. Sam. = Pracownik Samorządowy, Warszawa.
Praw. = Prawda, Łódź.
Prz. Gosp. = Przegląd Gospodarczy, Warszawa.
Prz. Hand. = Przegląd Handlowy, Warszawa.
Prz. Mięs. = Przegląd Mięsny, Warszawa.
Prz. Mor. = Przegląd Morski, Toruń.
Prz. Ryb. = Przegląd Rybacki, Warszawa.
Prz. Tech. = Przegląd Techniczny, Warszawa.
Przem. Naf. = Przemysł Naftowy, Lwów.
Rob. Prz. Gosp. = Robotniczy Przegląd Gospodarczy, Warszawa.
Rolnic. = Rolnictwo, Warszawa.
Rol. Ek. = Rolnik Ekonomista, Warszawa.
Ryn. Drz. = Rynek Drzewny, Warszawa.
Rzem. = Rzemiosło, Warszawa.
Sam. = Samorząd, Warszawa.
Społ. = Społem, Warszawa.
Św. = Świat, Warszawa.
Tyg. Il. = Tygodnik Ilustrowany, Warszawa.
Tyg. Rol. = Tygodnik Rolniczy, Wilno.
Wych. Fiz. = Wychowanie Fizyczne, Warszawa.
Ziem. = Ziemia, Warszawa.

SPRAWY MORSKIE

Polityka morska

A. dr. Piatiletka angielska. Gaz. Pol. 9/X, s. 8.

AUGUR. Zbrojenia — oto centralny problem światowej polityki. Kur. Por. 21/XII, s. 2 (Kor. z Londynu).

BREGMAN ALEKSANDER. Stare i nowe problemy. Gaz. Pol. 20/XI, s. 1 (Kor.).

CH. Historycy współczesności. W królewskim Instytucie Spraw Międzynarodowych. Kur. Por. 23/XII, s. 3.

CHORZELSKI S. Tajemnicze manewryk ontynentów. Tyg. H. n. 47, s 938—939.

CHRZANOWSKI FELIKS. Łakomy kąsek. Gaz. Pol. 16/XII, s. 5. (Kor.).

CZ. W. dr. Polak namiestnikiem w Królewcu. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 40, s. 14.

CZY NALEŻAŁO ATAKOWAĆ DARDANELE. Prz. Mor. n. 68, s. 875—878.

DECYDUJĄCY MOMENT W ROKOWANIACH MORSKICH. Kur. War. 14/XI, s. 12.

EM. Nowe korytarze. Pol. Zach. 21/X, s. 5. (Kor.).

GINSBERT JULJAN inż. Walka o wolność morską. Prz. Mor. n. 69, s. 910—918.

— Dwa rozdziały historji morskiej. Pol. Zbroj. 24/XI, s. 3.

GRZEBIENIOWSKI T. O władzę nad morzami. Tyg. Il. n. 46, s. 913—914.

HAKI-BEY. Forpoczta Z. S. R. R. nad Oceanem Spokojnym. Kur. Por. 3/XII, s. 4.

HENNING-MICHAELIS E. de gen. Nerw organizmu brytyjskiego. Kur. Poz. 4/XI, s. 5.

— Zawikłana sprawa. Kur. Poz. 15/XI, s. 3. (Sprawy bałtyckich wybrzeży).

INICJATYWA AMERYKAŃSKA w sprawie wolności mórz. Kur. War. 19/XII, s. 4.

JAŁOWIECKI ANDRZEJ. W sprawie programu morskiego. Prz. Gosp. n. 23, s. 821—824.

JAPONJA DOMAGA SIĘ zrównania flot. Kur. War. 24/XI, s. 3.

JAPONJA WYPOWIADA traktat Waszyngtoński. Kur. War. 30/XII, s. 22.

JAPONJA ŻĄDA RÓWNOŚCI SIŁ MORSKICH z Anglją i Ameryką. I. K. C. 19/X, s. 17.

JAPONJA ŻĄDA RÓWNOŚCI UZBROJENIA na morzu. Kur. War. 26/X, s. 2.

JAPONJA ŻĄDA RÓWNOUPRAWNIENIA na morzu. Kur. War. 31/X, s. 2.

JESZCZE JEDEN KORYTARZ.... na morzu. Pol. Zach. 8/XI, s. 5.

KARPIŃSKI TADEUSZ. W konkursie i poza konkursem. Gaz. Pol. 1/X, s. 3.

KATELBACH TADEUSZ. Nadbałtycka podróż p. Łozorajtisa. Gaz. Pol. 12/XII, s. 3. (Kor.).

— Proses 126 Niemców Kłajpedzkich. Gaz. Pol. 16/XII, s. 3. (Kor.).

K. B. Gdy trzeba mówić, milczą. Kur. War. 15/XI, s. 2. (Art. wstępny).

KIERKORJUS WITOLD. Zajęcie Archangielska. Ze wspomnień Murmańczyka. Pol. Zbroj. 15/XII, s. 3, 16/XII, s. 3.

K. M. B. Proces Bractwa Bałtyckiego. Gaz. Pol. 13/XI, s. 3.

KONFERENCJA PAŃSTW BAŁTYCKICH. Kur. War. 1/XII, wyd. por.

KRZYWIEC B. A. — Atak na kanał Sueski. M. z. 11, s. 11—12.

LEGENDA MARYNARSKA, czy atak Japończyków na flotę rosyjską koło Anglji? Pol. Zach. 14/XI, s. 5.

LEX. Prawne ograniczenia wojny na morzu. Prz. Mor. n. 69, s. 919—928.

LIEBESKIND STEFAN. Rola mórz i oceanów w historji. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 43, s. 3—4.

MAJEWSKI MARJAN, kdr. por. dypl. Rywalizacja francusko-włoska na morzu. Prz. Mor. n. 68, s. 845—848.

MAŁOLEPSZY ADAM. Czy budować nowe okręty czy kupować stare? Kup. n. 46, s. 752.

M. E. Nowe „korytarze". Kur. Poz. 26/X, s. 4.

MIRAŻ KOMPROMISU w rokowaniach morskich. Kur. War. 29/X, s. 11.

M. M. 1914—1934. Prz. Mor. n. 69, s. 962—965.

MOCARSTWA NA MORZACH. Kur. War. 21/XII, s. 12.

MT. Tragedja bolszewickiego liszeńca. Opowieść sowieckiego marynarza-dezertera Woronkowa. I. K. C. 11/XI, s. 4.

NARADY LONDYŃSKIE w sprawie zbrojeń morskich. Kur. War. 30/X, s. 1.

NAUTICUS. Włoska Liga Morska — a młodzież. M. z. 11, s. 8.

NEMO KAPITAN. Zmierzch Traktatu Waszyngtońskiego. Pol. Zroj. 29/XII, s. 3.

NOWE POCZYNANIA. M. z. 11, s. 1. (Art. red.).

NOWY TRAKTAT morski? Kur. Poz. 17/XI, s. 2.

N. T. Niebezpieczne tendencje. Gaz. Pol. 22/X, s. 4.

— O ekspansję ku sąsiadom bałtyckim. C. Gaz. Han. 27/X, s. 1.

ODPARTE ZAKUSY na Kłajpedę. Kur. Poz. 16/XII, s. 5.

O KOMPROMIS MORSKI. Kur. Poz. 24/XI, s. 3.

PETELENZ CZESŁAW. Kdr. w s. s. — Ks. Wied wśród „serdecznych przyjaciół". I. K. C. 1/X, s. 5.

— Rola Alberta Ballina w rywalizacji angielsko-niemieckiej na morzu. Prz. Mor. n. 69, s. 946—961.

PIOTROWICZ ROMAN. Wolność mórz. M. z. 10, s. 14.

— Wojna morska w prawie narodów. Pol. Zbroj. 8/XI, s. 4.

P. J. Prawdziwy problem Pacyfiku. Prz. Mor. n. 67, s. 746—752.

P. M. Kłajpeda a litewska racja stanu. Pol. Zbroj. 18/XII, s. 4.

POLEN VAN M. J. Triumf lotnictwa komunikacyjnego. Gaz. Pol. 9/XI, s. 6. (Kor.).

POŁCZYŃSKI-JANTA LEON dr. Pacyfizm a Pacyfik. (Sprawy niedalekie). Dz. Poz. 13/XI, s. 1.

POM. Wyścig zbrojeń i uszczęśliwiacze ludzkości. I. K. C. 9/X, s. 1—2.

P. R. Kontrabanda wojenna. Gaz. Pol. 1/X, s. 6.
PROGRAM MORSKI Japonji. Kur. War. 18/X, s. 11.
PRZED KONFERENCJĄ MORSKĄ. Kur. War. 16/X, s. 10, 17/X, s. 11.
SANDRO. W obliczu konferencji morskiej 1935 r. Prz. Mor. n. 68, s. 828—832.
S. FR. Na tle paktu bałtyckiego. Pol. Zbroj. 7/XI, s. 5.
SIKORSKI WŁADYSŁAW. O nowy układ sił na morzu, Kur. War. 2/XII, s. 4—5.
SOKOŁÓW FLORYAN. Zbrojny Pokój. Gaz. Pol. 23/XI, s. 1 (Kor.).
— Złamany trójkąt Pacyfiku. 25/XI, s. 1. (Kor.).
— Flirt przez ocean. Gaz. Pol. 13/XII, s. 1. (Kor.).
— O wolność mórz. Gaz. Pol. 22/XII, s. 1 (Kor.).
STACHÓRSKI LEON. Czy Niemcy chcą anektować Kłajpedę? Kur. Por. 9/XII, s. 6. (Kor.).
— Nad Bałtykiem leży cień Warszawy. Na marginesie bałtyckiej ententy. Kur. Por. 15/XII, s. 1. (Kor.).
STRATEGJA I POLITYKA Pacyfiku. Pol. Zbroj. 30/XII, s. 3.
STROŃSKI STANISŁAW. Przegrupowanie nad Bałtykiem. Kur. War. 29/X, s. 1—2.
SZCZERBA. — Okręty a polityka. Pol. Zbroj. 7/X, s. 3.
ŚLIWKOWSKI KAZIMIERZ. Rola morza w życiu gospodarczem Polski. Kup. n. 40, s. 648.
TRZY PIĄTKI. Pol. Zbroj. 28/XI, s. 1. (Art. red. o zbrojeniach morskich).
TYSZKOWSKI KAZ. dr. Polsko-moskiewski konflikt o Bałtyk. Kur. Poz. 7/X, wyd. por.
VIDI. Konferencja morska. Kur. War. 27/X, s. 2.
— Bezpieczeństwo na Bałtyku. Kur. War. 18/XI, s. 9.
— Trudności konferencji morskiej. Kur. War. 19/XII, s. 3.
W KOTLE KŁAJPEDZKIM. Pol. Zbroj. 19/XII, s. 1. (Art. red.).
W KRAJACH BAŁTYCKICH. Kur. Poz. 19/XII, s. 1. (Art. red.).
WZNOWIENIE KONFERENCJI MORSKIEJ. Kur. Poz. 27/X, s. 4.
X. Koalicja morska w oświetleniu strategji. Prz. Mor. n. 68, s. 819—827.
ZAGADNIENIE PACYFIKU. Pol. Zbroj. 12/XI, s 1. (Art. red.).
ZAW. Wspólny front Litwy, Łotwy i Estonji? I. K. C. 1/XII, s. 2—3. (Kor.).
— Europa patrzy na szlak Kowno—Kłajpeda. I. K. C. 29/XII, s. 3—4 (Kor.).
Z. L. Z. Na morzu i na lądzie. Kur. War. 28/XII, s. 2. (Kor.).

Oceanografja, nawigacja

B. Fantastyczna historja węgorza, najdziwniejszej z ryb europejskich. Dz. Poz. 23/X, s. 6.
BEŁŻECKI STANISŁAW. Zagadka węgorza. Pol. na M. n. 10, s. 8—9.
B. S. Żyworodny rekin. Kur. War. 2/XII, s. 23.
— Gruboskórna ryba. Kur. War. 8/XII, s. 27.
— Lotniska morskie. Kur. War. 8/XII, s. 27.
CHRULOW S. D. inż. O mechanizacji robót kesonowych. Prz. Tech. n. 22, s. 664—667.
ERW. dr. Badania głębin morskich. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 40, s. 9—11.
JEDEN CZŁOWIEK W ŁODZI PODWODNEJ łowi skarby na dnie morza. I. K. C. 3/XI, s. 6.
J. H. Benzyna z wody morskiej. Praw. n. 41, s. 5.
KONWENCJA HANDLOWA I NAWIGACYJNA między Polską i Turcją. Inf. Eskp. n. 28, zał. s. 1—3 (Tekst konwencji).
L. Radjo — latarnia gwarancją bezpieczeństwa dla żeglugi okrętowej podczas mgły. I. K. C. 7/XI, s. 8.
PŁYWAJĄCE LOTNISKO NA OCEANIE. Dz. Poz. 2/XII, s. 8.
R. ST. Kanał Białomorsko-Bałtycki. Praw. n. 50, s. 3—4.
RZÓSKA JULJAN dr. Od dna morskiego do naszyjnika pereł. Pol. Zach. 7/XII, s. 4.
SZTUCZNE WYSPY NA OCEANIE. Czas. Spół. Rol. n. 36, s. 16—17 (744—745).
UJARZMIENIE ENERGJI FAL MORSKICH dla celów praktycznych. I. K. C. 27/XI, s. 17.
WOŹNICKI JÓZEF. Wyznaczenie azymutu punktu ziemskiego na wybrzeżu z obserwacji słońca zapomocą sekstansu. Prz. Mor. n. 69, s. 935—945.

Żegluga i przemysły morskie

CZY GIGANTY TRANSATLANTYCKIE mają wartość praktyczną. „Pływające hotele" są źródłem olbrzymich deficytów. Dz. Poz. 10/XI, s. 8.
DWA NOWE POLSKIE STATKI transatlantyckie „Piłsudski" i „Batory". C. Gaz. Han. 17/XI, s. 2.
G. J. inż. Marynarka a przemysł krajowy. Pol. Zbroj. 10/XI, s. 3.
GUÉANT OLIVIER. Budowa okrętów we Francji. M. z. 10, s. 29, z. 11, s. 29, z. 12, s. 29—30.
LESZCZYŃSKI MICHAŁ. „Elemka" — Okręt pionier. M. z. 12, s. 9—10.
MIĘDZYNARODOWA KONWENCJA o bezpieczeństwie życia na morzu. Dz. Ust. R. P. Załącznik do n. 88, poz. 815, s. 1—138. (Pełny tekst konwencji w jęz. polskim, francuskim i angielskim).
M. Z. Walka portów. C. Gaz. Han. 5/XI, s. 5.
NAJWIĘKSZY OKRĘT ŚWIATA. Czas. Spół. Rol. n. 29, s. 16—17 (596—597).
NASZ ŻAGLOWIEC. Pol. na M. n. 10, s. 3. (O „Elemce").
NEMO KAPITAN. Dwa nowe olbrzymy morskie. Pol. Zbroj. 4/XI, s. 4.
NIEMOJEWSKI LECH. „Polskie dni w Monfalcone". Kur. War. 20/XII, wyd. por., (Kor.).
— „Polskie statki idą w morze". Kur. Poz. 22/XII, s. 5. (Kor. z Triestu).
— „Przez morze ku potędze Polski". Kur. Poz. 29/XII, s. 5 (Kor. z Monfalcone).
NOWE OKRĘTY POLSKIE. Pol. na M. n. 11, s. 6.
N-SKI. M/S „Piłsudski" i M/S „Batory". Pol. Zbroj. 26/XI, s. 4.

N. T. Konkurencja portów niemieckich. C. Gaz. Han. 9/X, s. 1.
— Walka portów bałtyckich o zaplecze. C. Gaz. Han. 5/XI. s. 6.
— Zagadnienia polskiej żeglugi nieregularnej. C. Gaz. Han. 1/XII, s. 2.
— Znaczenie żeglugi regularnej. C. Gaz. Han. 14/XII, s. 1.
— „Queen Mary" i „Normandie". Gaz. Pol. 5/XI, s. 4.
— Na marginesie polityki żeglugowej. Gaz. Pol. 3/XII, s. 4.
O GWIAZDKĘ DLA MARYNARZY. Pol. na M. n. 11, s. 5.
OKRĘT „PIŁSUDSKI" jest arcydziełem doskonałości i techniki. Pol. Zach. 21/XII, s. 2.
ORLIK. Żegluga polska na nowych drogach rozwoju. Dz. Poz. 4/X, s. 9. (Kor.).
— Jak pracuje polska flota handlowa. Dz. Poz. 23/X, s. 5. (Kor.).
OŚWIADCZENIE RZĄDOWE z 3/IX 1934 r. w sprawie przystąpienia Polski i innych krajów do międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie życia na morzu. Dz. Ust. R. P. n. 88, poz. 815, s. 1700.
P. B. Narodziny statku „Marszałek Piłsudski". Dz. Poz. 28/XII, s. 3. (Kor.).
P. E. Polska bandera na Atlantyku. Kur. Poz. 16/XII, s. 7 (Kor.).
PEŁCZYŃSKA WANDA. W Preston Hall. Gaz. Pol. 17/X, s. 5.
PIERWSZA ROCZNICA linji Polsko-Palestyńskiej. I. K. C. 4/X, s. 6.
PIOTROWICZ R. Bezpieczeństwo żeglugi na morzach. Gaz. Pol. 12/XI, s. 4.
PŁYWAJĄCA SIŁOWNIA. Okręty które będą czerpały energję z morza dla użytku mieszkańców wybrzeża. I. K. C. 9/X, s. 15.
PODRÓŻUJĄC POLSKIM OKRĘTEM... I. K. C. 8/X, s. 8.
PRAWDA O „ELEMCE". M. z. 12, s. 3, Pol. n. M. n. 11, s. 3.
R. J. Spuszczenie polskiego transatlantyku. Kur. War. 19/XII, s. 14. (Kor.).
ROZPORZĄDZENIE Ministra Komunikacji z 3/X 1934 r. o częściowej zmianie rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 30/X 1933 r. o patentach żeglarskich. Dz. Ust. R. P. n. 92, poz. 831, s. 1883.
SOWIŃSKI WŁADYSŁAW dr. Awarja wspólna (avarie grosse) w świetle York Antwerp Rules 1924 r. Biul. Izby G. n. 29, s. 5—7 i n. 30, s. 6—8.
— Statek handlowy morski i przeprowadzanie egzekucji w stosunku do niego według przepisów Kodeksu Postępowania Cywilnego. Biul. Izby G. n. 32—33, s. 7—8.
— Istota i rodzaje umowy o przewóz morski. Biul. Izby G. n. 35, s. 6—8.
— Zagadnienie niesienia pomocy i ratunku zagrożonym statkom i ładunkom. Pol. Gosp. z. 41, s. 1250—1251.
SZ. W. dr. Przed spuszczeniem na wodę polskiego parowca „Piłsudski". Dz. Poz. 22/XII, s. 3. (Kor.).
TILLINGER T. inż. Rozbudowa żeglugi wewnętrznej (Niemcy). Pol. Gosp. z. 46, s. 1431.
V. Szyjemy żagle dla „Elemki". I. K. C. 22/X, s. 10.
W. E. Gdynia—Hamburg—Triest. C. Gaz. Han. 11/XII, s. 3.
W OCZEKIWANIU WOJNY. Czem trudnią się w Anglji przemysły, których właściwa działalność zacznie się dopiero z chwilą wybuchu wojny? Praw. n. 49, s. 3.
W 8 DNI z Gdyni do Ameryki. „Piłsudski" i „Batory" — nowe polskie transatlantyki. Dz. Poz. 21/XI, s. 6.
WOŹNICKI JÓZEF. Od cywila do marynarza. Pol. na M. n. 10, s. 4—5.
WRĘB. Jak będą urządzone dwa polskie „pałace morskie?" I. K. C. 22/XI, s. 4 (Kor.).
WŚRÓD ENTUZJASTYCZNYCH OKRZYKÓW i ryku syren M/S „Marszałek Piłsudski" spuszczony na wody Adrjatyku. Pol. Zbroj. 20/XII, s. 2.
WYPADEK POLSKIEGO OKRĘTU szkolnego „Elemka" pod Rugją. I. K. C. 17/X, s. 16.
ZA ŚLĄSKI WĘGIEL — dwa wspaniałe okręty. Pol. Zach. 25/XI, s. 5.

Handel zamorski

BERGER LUDWIK dr. Międzynarodowy rynek żelaza. Gaz. Pol. 29/XII, s. 7.
CZAIŃSKI JAN. Perspektywa rynku śledziowego w roku bieżącym. Społ. n. 19, s. 13—15.
— Import kolonjałów. (Dokończ.). Społ. n. 20, s. 9—11.
EKSPORT ARTYKUŁÓW produkcji zwierzęcej w m. październiku. Prz. Mięs. n. 37—38, s. 9-10.
EKSPORT ARTYKUŁÓW produkcji zwierzecej w listopadzie 1934 r. Prz. Mięs. n. 41—42, s. 9—10.
GORSKI STEFAN. Import węgla nie ustaje. Kur. War. 21/XII, s. 15.
GOSPODARKA ŚWIATOWA w roku 1934. Praw. n. 53, s. 6.
J. Hurtownia czterech krajów. Społ. n. 24, s. 4—5.
JAK UZGODNIĆ WYWÓZ MORZEM artykułów, korzystających z ulg taryfowych? C. Gaz. Han. 10/X. s. 4.
JAŁOWIECKI ANDRZEJ. Dyzlokacja produkcji. Gaz Pol. 5/XII, s. 7.
K. Polski handel zagraniczny drogą morską. C. Gaz. Han. 13/XI, s. 8
— Międzynarodowe porozumienie węglowe. C. Gaz. Han. 8—10/XII, s. 2.
KARP GABRJEL GUSTAW. Eksport i jego asekuracja. C. Gaz. Han. 28/XII, s. 3.
KŁOPOTY WĘGLA i z węglem. Pol. Zach. 11/XI, s. 18.
K. M. Po rozmowach węglowych. Kur. War. 20/XI, s. 14

K. N. Znakowanie przesyłek zamorskich. Prz. Męs. n. 35—36, s. 8—9.

K. Z. — P. C. I. K. a finansowanie eksportu. C. Gaz. Han. 16/XI, s. 2.

LEPECKI MIECZYSŁAW kpt. Ameryka Południowa jako teren polskiej ekspansji gospodarczej. I. K. C. 6/X, s. 16—17.

LTN. O lepsze warunki wywozu węgla polskiego zagranicę. Pol. Zbroj. 14/XI, s. 3.

ŁĄCZKOWSKI B. Sytuacja zbożowa. 3/XI, s. 7.

M. Krzysztof Kolumb sprowadził nasiona pomarańczy do Ameryki. I. K. C. 24/X, s. 6

MEREMIŃSKI-KOSSOWSKI H. mgr. O uprawach zanikających. I. K. C. Kur. Lit.-N n. 54, s. 14—15.

NAGÓRSKI TEODOR. Związek Skandynawsko-Bałtycko-Polski. Fr. Zach. n. 10, s. 148—149.

NAUTICUS. Walka o handlowy tonaż. M. z. 12, s. 4.

N. W. Śledź, artykuł pierwszej potrzeby przedmiotem monopolu prywatnego. I. K. C. 4/XI, s. 12.

POLEN VAN M. J. Porcelanowa wojna. Gaz. Pol. 22/XII, s. 5 (Kor).

ROSIŃSKI WIKTOR dr. Stosunki handlowe Polski z krajami bałtyckiemi w nowej fazie umownej. Rolnic. t. IV, z. 1, s. 54—60.

ROSZYM. Rozwój przemysłu i handlu rybno-śledziowego. C. Gaz. Han. 31/X, s. 7.

ROZPORZĄDZENIE Ministerstwa Skarbu z 25. X. 1934 r. o zniżkach celnych na śledzie. Dz. Ust. R. P. n. 96, poz. 879, s. 2083.

ROZPORZĄDZENIE Ministra Skarbu z 11. XII. 1934 r. o zniżkach celnych na śledzie. Dz. Ust. R. P. n. 109, poz. 966, s. 2235—2236.

ROZPORZĄDZENIE Ministra Skarbu z 29. XII. 1934 r. o zniżkach celnych na śledzie. Dz. Ust. R. P. n. 110, poz. 984, s. 2290.

ROZPORZĄDZENIE Ministrów Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Rolnictwa i Reform Rolnych z 20. X. 1934 r. o ulgach celnych na śledzie. Dz. Ust. R. P. n. 93, poz. 838, s. 1944.

ROZWÓJ ZAMORSKIEGO EKSPORTU polskiego. Dz. Poz. 18/XI, s. 10.

RZ. ST. Zastrzeżenia do diagnozy. Gaz. Pol. 1/XII, s. 7.

SOWIŃSKI WŁ. dr. Osoby pomocnicze w przewozie morskim. Pol. Gosp. z. 47, s. 1455—1456.

STAROŃ JÓZEF. Organizacja wywozu artykułów zwierzęcych. Prz. Męs. n. 41—42, s. 1—5.

SZKŁO POLSKIE na szerokim świecie. C. Gaz. Han. 30—31/XII, s. 3.

TWÓRCZA ROLA IMPORTERÓW w eksporcie. C. Gaz. Han. 22/XI, s. 3.

ZIELENIEWSKI K. Rok handlu zamorskiego. M. z. 12, s. 5.

Z. W. Kosmetyk polski w świecie. Kur. War 5/XI, s. 13

Algier.

SKRZYNIE DLA ALGIERU. Ryn. Drz. n. 100, s. 3.

Anglja.

AUGUR. Sukces dla Warszawy, ulga dla Londynu. Kur. Por. 13/XII, s. 3—4 (Kor. z Londynu).

BLISKIE POROZUMIENIE WĘGLOWE polsko-brytyjskie. Dz. Poz. 28/XI, s. 9.

CZERWIŃSKI WITOLD dr. Zasada wzajemności. Ryn. Drz. n. 103—104, s. 3 (Polska gospodarka drzewna a W. Brytanja).

EKSPORT DO ANGLJI w m. wrześniu. Prz. Męs. n. 31—32, s. 9.

G. M. Zabezpieczenie tranzakcyj eksportowych przed wahaniem funta angielskiego. Ryn. Drz. n. 93, s. 1.

K. M. Meble gięte a rokowania handlowe z Anglją. Ryn. Drz. n. 82, s. 3.

KONIEC „CZARNEJ WOJNY". Gaz. Pol. 7/XII, s. 2.

KONIEC WOJNY WĘGLOWEJ. Pol. Zbroj. 4/XII, s. 1 (Art. red.).

KONTRAKTOWE DOSTAWY trzody bekonowej w Anglji na rok 1935. Prz. Męs. n. 33—34. s. 7—9

M. Materjały twarde na rynku angielskim. Ryn. Drz. n. 90, s. 1.

DYKTA na rynku angielskim. Ryn. Drz. n. 97, s. 1.

P. C. Koniec wojny węglowej polsko-angielskiej, Gaz. Pol. 16/XII, s. 11.

POLSKO-ANGIELSKI UKŁAD węglowy. Pol. Zbroj. 11/XII, s. 4.

REAGRARYZACJA W. Brytanji — groźna dla eksportu polskiego? Kur. Poz. 21/X, s. 12.

RYNEK ANGIELSKI oczyma importera. Ryn. Drz. n. 85, s. 1.

ST. J. Reeksport polskich bekonów i szynek z Anglji. Prz. Męs. n. 31—32, s. 6, Pol. Gosp. z. 40, s. 1208.

T. Umowa węglowa polsko-angielska. Jej motywy. C. Gaz. Han. 23/XII, s. 1.

T. M. Polsko-angielskie porozumienie węglowe, jego skutki i znaczenie. C. Gaz. Han. 16—17/XII, s. 1.

UKŁAD WĘGLOWY polsko-angielski. Praw. n. 51, s. 6.

W. C. Polsko-angielskie porozumienie węglowe. Kur. War. 6/XI, s. 15.

— Anglo-polskie rozmowy węglowe. Kur. War. 29/XI, s. 13.

— Układ węglowy polsko-angielski. Kur. War. 7/XII, s. 14.

W. J. Rokowania handlowe Polski z Anglją. Kur. Por. 9/X, s. 9.

— Triumf gospodarczy Polski. Kur. Por. 8/XII, s. 9 (O polsko-angielskiem porozumieniu węglowem).

ZET. Rokowania węglowe z Anglją. Kur. Por. 12/XI, s. 7.

Belgja.

DAVIGNON JACQUES. Rapports economiques Polono-Belges. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 2—4 (art. w jęz. francuskim belgijskiego ministra).

GORIS J. dr. Port w Antwerpji. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 9—12. (Art. dyrektora Biura Propagandy Portu w Antwerpji).

HUNTER M. Les relations Belgo-Polonaises. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 13 (Art. w jęz. francuskim).

JUSSIANT C. Intérêts communs Belgo-Polonais. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 2. (Art. w jęz. francuskim Prezesa Izby Handlowej w Antwerpji).

ROSTKOWSKI FELIKS inż. La collaboration economique Belgo-Polonaise. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 8—9 (Art. w jęz. francuskim).

SZYSZKOWSKI ST. ZB. dr. Polsko-Belgijskie stosunki handlowe. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 18—20.

Danja.

K. M. Eksport koszykarski do Danji. Ryn. Drz. n. 92, s. 9. (Kor.).

Egipt.

ŚLĄSKIE CZARNE DIAMENTY nad Nilem. Pol. Zach. 15/XII, s. 5.

Finlandja.

K. ST. Polska a Finlandja. Kur. Warsz. 5/XII s. 12.

Francja.

MARCZYŃSKI ANTONI. Jak rozszerzyć eksport przetworów mięsnych do Francji i jej kolonij? C. Gaz. Han. 21/XI, s. 5.

TEKA. Francja i jej kolonje jako rynki zbytu przetworów mięsnych. Prz. Mięs. n. 37—38, s. 4—5.

Grecja.

ZAGÓRSKI JULJUSZ M. Wrażenia z IX Targów Międzynarodowych w Salonikach. C. Gaz. Han. 6/X, s. 2. (Kor.).

Holandja.

B. W. Dębina na rynku holenderskim. Ryn. Drz. n. 80, s. 3. (Kor.).

WIĘCEJ OSTROŻNOŚCI w obrotach z Holandją. Ryn. Drz. n. 93, s. 2. (Kor.).

Indje.

HULANICKI STEFAN. Indje a Polska. Pol. Zbroj. 8—9/XII, s. 5.

Irlandja.

HIBERN. Węgiel polski w Irlandji. Kur. War. 30/XII, s. 5—6. (Kor.).

Italja.

MOŻLIWOŚCI ożywienia stosunków handlowych Polsko-Italskich. Biul. Izby G. n. 32—33, s. 5—6.

W. E. Węgiel polski na rynku włoskim. Uwagi o transporcie. Biul. Izby G. n. 28, s. 16—17 (Sprawy komunik.).

Marokko.

JAKICH SKRZYNEK potrzebuje Marokko? Ryn. Drz. n. 96, s. 3.

OSTROWSKI WACŁAW dyr. Stosunki polskie z Marokkiem. C. Gaz. Han. 1—2/XI, s. 4.

Niemcy.

M. R. B. dr. Przebudowa handlu zagranicznego Niemiec. Gaz. Pol. 30/XI, s. 7.

Palestyna.

W. Port w Jaffie dla drewna zamknięty. Ryn. Drz. n. 95, s. 1.

Rumunja.

WZMOŻONY EKSPORT Rumunji na Bałkany i Bliski Wschód. Prz. Mięs. n. 37—38, s. 7.

Stany Zjednoczone.

AMPOL — U. S. A. Prz. Mięs. n. 31—32, s. 7—8

N. W. Polskie filmy zyskują w Ameryce uznanie. I. K. C. 23/XII, s. 11.

TOMASZKIEWICZ LEOPOLD poseł — Ampol. Jak zdobywamy rynek amerykański. Pol. Zach. 20/X, s. 6.

W. M. Handel kompensacyjny z Ameryką. I. K. C. 3/X, s. 11.

Syrja.

TEREBUCHA J. Eksport włókienniczy wobec podwyżki cła w Syrji. Prz. Gosp. Z. P. W. n. 34, s. 3—4.

Szwecja.

JF. Wymiana towarowa Polsko-Szwedzka. C. Gaz. Han. 1/X, s. 1.

O ROZSZERZENIU STOSUNKÓW handlowych ze Szwecją. C. Gaz. Han. 10/X, s. 1.

KLECZKOWSKI STEFAN. Stosunki polsko-szwedzkie. Kur. War. 21/XI, s. 12.

Turcja.

K. E. Konsekwencje umowy polsko-tureckiej. C. Gaz. Han. 13/XI, s. 9.

Podróże morskie i transoceaniczne

ABRAMOWSKI A. C. Na „Iskrze". Pol. Zbroj. 29/XII, s. 4.

A. N. Czy można przepłynąć cztery morza i zwiedzić trzy kraje w ciągu 13 dni? I. K. C. 14/X. s. 6.

— 24 godziny na „Polonji". I. K. C. 15/X, s. 6.

BARTOSZCZYK JAN. W podróż naokoło świata. M. z. 10, s. 13.

BREZA ANNA. Mas-koty okrętowe. Kur. Por. 6/XII, s. 10, 7/XII, s. 12. (Kor.).

„DAR POMORZA" w podróży naokoło świata. Czas. Spół. Rol. n. 28, s. 13 (573).

DRESZER Z. „Poznaniem" na zdobycie nowych rynków zbytu. Dz. Poz. 30/XII, s. 2. (Kor.).

GER. H. Pięć lat wśród wiecznych lodów. Przygody sowieckiej wyprawy na wyspie Wrangla. Dz. Poz. 12/XII, s. 6.

GŁÓWCZEWSKI WOJCIECH ks. „Darem Pomorza" naokoło świata. Kur. Poz. 6/XI wyd. por., 6/XII wyd. por., (Kor.).
— Dwa dni na Martynice. Kur. Poz. 12/XII wyd. por., (Kor. z „Daru Pomorza").
— Najstarsze miasto europejskie w Ameryce. Kur. Poz. 20/XII wyd. por., (Kor. z „Daru Pomorza").

L'HAEN. Kartki z wycieczki statkiem „Kościuszko" do Norwegji i Islandji. Kur. Poz. 20/X wyd. por., (Kor.).
— W krainie gejzerów i kaskad złota. Kartki z wycieczki statkiem „Kościuszko". Kur. Poz. 21/X wyd. por., (Kor.).

IN. Bez przeszkód będziemy latać przez Atlantyk. Dz. Poz. 30/XII, s. 4—5. (Kor.).

KOSKO ST. Z „Darem Pomorza" M. z. 11, s. 6.
— Kopenhaga—Santa Cruz. M. z 12, s. 7—8.

KOWALSKI K. Pierwsza podróż polskiego statku naokoło świata. Gaz. Pol. 29/X, s. 4, 10/XII, s. 4, 17/XII, s. 4, 27/XII, s. 4. (Kor.).

KULLESCHITZ FRYDERYK. Na mitycznych wyspach władcy mórz — Posejdona. Kur. Por. 4/XI, s. 12. (Kor. z „Daru Pomorza").
— Dookoła świata. Pol. Zach. 10/XI, s. 5. (Kor. z „Daru Pomorza").
— Żaglowcem dookoła świata. Dz. Poz. 9/XI, s. 8. (Kor. z „Daru Pomorza").
— „Biała Fregata" wśród wysp Zielonego Przylądka. Kur. Por. 9/XII, s. 12. (Kor. z „Daru Pomorza").
— Madinina — wyspa kwiatów. Kur. Por. 24/XII, s. 12. (Kor. z „Daru Pomorza").

ŁODZIĄ PODWODNĄ naokoło świata. 37 000 km na falach oceanu. Dz. Poz. 24/XI, s. 8.

M. Doniosłe odkrycie ekspedycji Lange Kocha w Grenlandji. I. K. C. 11/X, s. 5—6.

MEISSNER TADEUSZ kpt. „Dar Pomorza" w podróży naokoło świata. Pol. Zbroj. 4/XI, s. 6, 13/XI, s. 4, 30/XI, s. 5, 1/XII, s. 4. (Kor.).
— Archipelag Zielonego Przylądka. Pol. Zbroj. 17/XII, s. 3. (Kor.).

NA ROZSZALAŁYCH FALACH Oceanu. Jak załoga „New Jorku" wyratowała marynarzy norweskich od śmierci. Dz. Poz. 25/XII, s. 8.

ORLIK. Tragedja znanego żeglarza. Zwycięzca Atlantyku por. Witkowski targnął się na życie. Dz. Poz. 7/XI, s. 6. (Kor.).

18 HYDROPLANÓW, 18 łodzi podwodnych i kilkanaście statków szuka lotnika, zagubionego na oceanie. Dz. Poz. 6/XII, s. 3.

P. E. Polskie wycieczki morskie. Kur. Poz. 18/X, s. 5. (Kor.).

PREISNER. Gdynia — San Domingo. Przygody „Daru Pomorza" w pierwszym etapie jego podróży dookoła świata. I. K. C. 23/XII, s. 6.

SKARŻYŃSKI STANISŁAW. Znaczenie wyścigu lotniczego Anglja—Australja. Gaz. Pol. 31/X, s.3.

SZCZEPKOWSKI JÓZEF. Z podróży O. R. P. „Iskry". I. K. C., Kur. Lit.-N. nr. 44, s. 14—15, n. 45, s. 11—12, n. 46, s. 7—8, n. 48, s. 13—14, n. 49, s. 14—15, n. 51, s. 5—6, n. 54, s. 7—9.

WARDASÓWNA MARJA. Zwycięski lot. M. z. 10, s. 9.

WOJNOWSKI TOMASZ. Pływająca szulernia dr. Ariasa. Kur. Poz. 18/XI, s. 6 (Kor.).

Turystyka nadmorska

BOŻE NARODZENIE w obcych krajach. Pol. Zach. 23/XII, s. 18.

LEWAKOWSKA ZOFJA. „Nasi zagranicą". I. K. C. 2/XI, s. 20—21.

ROG. J. Noc pełna dnia. Kur. War. 29/XII, s. 10—11. (Kor.).
— Koleją na ocean. Kur. War. 24/XII, s. 10—11. (Kor.).
— Rzeka, jezioro, morze. Kur. War. 28/XII, s. 9—10.

SZ. L. Magiczne sztuki w puszczy. I. K. C. 9/X, s. 14.

WŁÓCZĘGOSTWO w Polsce — a zagranicą. I. K. C. 2/XI, s. 2—3.

Anglja.

A-KI. Angielski plumpudding z... rumem. Pol. Zbroj. 31/X, s. 4 (Kor.).

ANGIELSKI PRZEMYSŁ samochodowy. Praw. n. 48, s. 5.

BRAŃSKI JÓZEF. Londyn w wirze dnia powszedniego. Pol. Zach. 7/XII, s. 5 (Kor.).

BUK. Państwo „City" i jego władca. Średniowiecze w dzisiejszej Anglji. Kur. Por. 4/XII, s. 10.

CZERNECKI-WAŁEK TADEUSZ prof. U. W. Ideał a rzeczywistość. Uwagi o angielskiej Partji Pracy. Pol. Zach. 25/X, s. 5. (Kor.).
— Partja a naród i państwo. Pol. Zach. 30/X, s. 5. (Kor.).
— Przemiany duchowe społeczeństwa angielskiego. Pol. Zach. 31/X, s. 1. (Kor.).
— Obawy i przewidywania kapitalistów. Pol. Zach. 16/XI, s. 6. (Kor. z Anglji).

DRZEWIECKA TEODORA. W mgle i przepychu odwiecznych tradycyj. Kur. Por. 25/XI, s. 12.

INFELD L. dr. Nowoczesna alchemja (Międzynarodowa konferencja fizyków w Londynie). Gaz. Pol. 15/X, s. 3.

JASTROCH KLARA dr. fil. „Anglja — jak ją widzę". I. K. C. 4./XI, s. 2—3.

LUTOSŁAWSKI WINCENTY. Dyktatorzy urojeni w Anglji. I. K. C. 3/XII, s. 2—3, 5/XII, s. 2—3.

MUSZAŁÓWNA KAZIMIERA. Ludzie i zwierzęta. Kur. Por. 1/X, s. 5. (Kor. z Londynu).
— Tu jest inaczej. Kur. Por. 23/X, s. 3—4 (Kor. z Londynu).

MUSZAŁÓWNA KAZIMIERA. Inaczej, niż myślimy. Kur. Por. 27/X, s. 5. (Kor. z Londynu).
— Angielska żyłka hazardu. Kur. Por. 6/XI, s. 4—5. (Kor.).
N. I. Zbroja „szampjona królewskiego". Dz. Poz. 10/X, s. 7.
O. J. Looking Forward. Gaz. Pol. 9/XI, s. 1.
PRZEGALIŃSKI B. Londyńska Spółdzielnia Spożywców. Społ. n. 24, s. 6—7.
R. F. Autentyczny głos Anglji. Kur. War. 8. XII, s. 11—12. (Kor.).
S. D. XIV Międzynarodowy Kongres Spółdzielczy w Londynie. Społ. n. 22, s. 4—10, n. 23, s. 9—13.
SKAR. HAN. List z Anglji. Pol. Zbroj. 6/XI, s. 4, 14/XI, s. 4, 24/XII, s. 4.
SOKOŁÓW FLORYAN. Żołnierz Boży. Gaz. Pol. 29/XII, s. 3, (Kor.).
TRZASKA A. Angielski monarchizm. Kur. War. 21/XII, s. 4.
T. W. Jak żyje i jak mieszka robotnik angielski? Praw. n. 44, s. 3.
T-WICZ. List z nad Tamizy. Kur.Poz.5/XII, s.5(Kor.).
WALIGÓRSKI ANDRZEJ. Student polski na uniwersytetach angielskich. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 41, s. 10.
WERTENSTEIN L. prof. Wrażenia ze zjazdu fizyki jądrowej w Londynie i Cambridge. Kur. Por. 14. X, s. 5 i 9.
ZALEWSKI EDMUND. Londyn spółdzielczy. I. K. C. 13/X, s. 18—19.
Z. L. Królewskie gody. Kur. War. 3/XII, s. 2—3. (Kor.).

Danja.

JASIŃSKI J. Wielki rozwój spółdzielni w Danji. Społ. n. 23, s. 6—9.
ŁASZCZ A. W krainie ładu i uprzejmości. Kur. War. 31/X, s. 10.
V. Jak duńska Polonja entuzjastycznie przyjmowała Jana Kiepurę. I. K. C. 24/X, s. 5.
WYSZOMIRSKI K. Z wycieczki do Danji. Czas. Spół. Rol. n. 31, s. 20—22 (640—642), n. 33, s. 16—18 (680—682), n. 34, s. 16—18 (700—702), n. 35, s. 16—18 (720—722), n. 36, s. 16—18 (744—746).

Finlandja.

BURKATH WŁ. Finlandja dzisiejsza. Pol. Zbroj. 4/X, s. 6.
G. Z. Głos ma strona fińska. Kur. War. 2/XII, s. 7—8. (Kor.).
— O rozwój polsko-fińskich stosunków kulturalnych. Kur. War. 7/XII, s. 3. (Kor.).
KUŁAKOWSKI S. Sztuka plastyczna fińska. Kur. Por. 6/XII, s. 6.
W KRAINIE TYSIĄCA JEZIOR. Pol. Zbroj. 6/XII, s. 1. (Art. red. o Finlandji).
W. S. W północnej stolicy. Kur. Poz. 14/X, s. 5. (Kor. z Helsinek).

Grecja.

R. F. Karnak i Teby — miasta bogów. Kur. War. 30/XII, s. 21.

Holandja.

B. W. Zygzaki holenderskie. Ryn. Drz. n. 89, s. 3. (Kor.).
ZALEWSKI EDMUND. „Haka" — Społeczny regulator Holandji. I. K. C. 3/XI, s. 16.

Irlandja.

HIBERN. List z Irlandji. Kur. War. 18/XI, s. 8—9 (Kor.).

Italja.

K. J. Polski dzień w Trieście. Pol. Zach. 30/XII, s. 5.
WR. Pontynia — trzecie miasto na błotach Pontyńskich. I. K. C. 4/XII, s. 5.

Jugosławja.

HOESICK-HENDRICHOWA JADWIGA. Kraków — Raguza. Kur. War. 9/X, s. 10—11, 13/X, s. 9. (Kor.).
RZYMOWSKI W. Wśród słońca, gór i morza. Z wycieczki na brzeg dalmatyński. Kur. Por. 7/X, s. 4.

Litwa.

RD. Między Prusami Wsch. a Litwą. Pol. Zbroj. 24/XI, s. 4. (Reportaż).

Łotwa.

B. WŁ. Łotwa w 16-tą rocznicę niepodległości. Pol. Zbroj. 18/XI, s. 4.
KLECZKOWSKI A. Polska i Łotwa. Kur. War. 7/X, s. 6.
VIKRUS. Pod znakiem „Trzech Gwiazd". Gaz. Pol. 27/XI, s. 6. (Kor. z Rygi).

Niemcy.

BALTICUS. O pomoc dla wydawnictwa warmijskiego. Kur. Poz. 23/XII, wyd. por., (Kor.).
HELLWIG BRONISŁAW inż. Notatki z wycieczki rolniczej do Niemiec. Gaz. Rol. n. 41, s. 1098—1100 i n. 42, s. 1122—1125.
PAWŁOWSKI TOMASZ. Wycieczka do Grunwaldu. M. z. 11, s. 26.
SECUNDUS. Śmiertelne grzechy Żydów warmijskich. Kur. Poz. 14/X, s. 6. (Kor.).
— Maks Worgicki jeszcze na Warmji. Kur. Poz. 31/X, s. 5. (Kor.).
— Krzywdzenie ludności polskiej na Warmji. Kur. Poz. 5/XII, s. 3. (Kor.).
SZPOTAŃSKI ST. Niemcy i Prusy. Kur. War. 17/XI, s. 4.

Norwegja.

BURKATH WŁ. Norwegja dzisiejsza. Św. n. 42, s. 14—15.

Szkocja.

SKAR. HAN. List ze Szkocji. Pol. Zbroj. 23/X, s. 3.

Szwecja.

BURKATH WŁ. List ze Szwecji. Pol. Zbroj. 16/XI, s. 4. (Kor.).
PAMINO. List ze Szwecji. Kur. War. 18. XI, s. 6—7. (Kor.).
— Ku zbliżeniu z Polską. Kur. War. 16/XII, s. 7. (Kor. ze Szwecji).

Z. S. R. R.

DOBROWOLSKI WŁADYSŁAW J. dr. Kaukazki rejon turystyczno-letniskowy. I. K. C. 28/XII, s. 17—18. (Kor.).

— Przez morze Czarne i mur górski Kaukazu. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 43, s. 13—15, n. 45 s. 13—14, n. 46, s. 10—11, n. 47, s. 12—14.

LEPECKI MIECZYSŁAW B. kpt. Z Odessy do Sewastopola. Pol. Zbroj. 11/XI, s. 5. (Reportaż).

— Suchum. Pol. Zbroj. 14/XI, s. 5. (Reportaż).

— Batum. Pol. Zbroj. 16/XI, s. 5. (Reportaż).

— Do Tyflisu. Pol. Zbroj. 18/XI, s. 5. (Reportaż).

— Gruzja współczesna. Pol. Zbroj. 21/XI, s. 5. (Reportaż).

— Tyflis. Pol. Zbroj. 23/XI, s. 5. (Reportaż).

— Mcchet. Pol. Zbroj. 28/XI, s. 5. (Reportaż).

— U stóp Araratu. Pol. Zbroj. 5/XII, s. 5. (Reportaż).

— W ormiańskim Watykanie. Pol. Zbroj. 7/XII, s. 5. (Reportaż z podróży do Gruzji i Armenji).

— Armenja. Pol. Zbroj. 8-9/XII. s. 5. (Reportaż z podróży do Gruzji i Armenji).

— Z Erywania nad jezioro Sewan. Pol. Zbroj. 12/XII, s. 5. (Reportaż z podróży).

— W sanatorjum G.P.U. Pol. Zbroj. 14/XII, s. 5. (Reportaż z podróży).

— Przez góry Pambaku. Pol. Zbroj. 19/XII, s. 5. (Reportaż z podróży).

— U Tiurków. Pol. Zbroj. 21/XII, s. 5. (Reportaż z podróży).

— Nocleg w Deliżanie. Pol. Zbroj. 23/XII, s. 6. (Reportaż z podróży).

— Ostatni etap. Pol. Zbroj. 28/XII, s. 5. (Reportaż z podróży).

— Sowiecka Abchazja. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 45, s. 2.

OTMAR. Stary i nowy Tyflis. Gaz. Pol. 2/X, s. 3—4. (Kor.).

— Transkaukaz pod rządami sowieckiemi. Gaz Pol. 5/X, s. 3—4. (Kor.).

— Sowiecki Ceylon. Gaz. Pol. 1/XI, s. 3—4. (Kor.).

— Wzdłuż kaukaskiej Rywjery. Gaz. Pol. 15/XI, s. 3—4, 18/XI, s. 3—4. (Kor.).

— Krymska „fabryka zdrowia". Gaz. Pol. 24/XI, s. 3—4. (Kor.).

WIERZBICKI EMIL. Port Leningradu. M. z. 11, s. 10.

Obrona morska

ABRAMOWSKI W. pułk. w. s. s. inż. Budowa portu w Cherbourgu w 1783 r. Prz. Mor. n. 68, s. 881—885.

AUGUR. Nowa era w dziedzinie zbrojeń morskich. Kur. Por. 29/X, s. 1. (Kor. z Londynu).

— Anglja realizuje program panowania w powietrzu. Kur. Por. 28/XII, s. 3. (Kor. z Londynu).

BENBOW. Okręty przyszłości. Prz. Mor. n. 68, s. 833—839.

B. FR. Fundamenty przyjaźni. Pol. Zbroj. 11/X, s. 3. (O armji estońskiej).

C. R. Obrona wybrzeża. Pol. na M. n. 10, s. 6—7

D. J. Wojenny przemysł i wojskowe tajemnice U. S. A. Gaz. Pol. 23/XII, s. 3—4. (Kor.).

FLOTA JAPONJI. Ogólne przygotowanie bojowe. Pol. Zbroj. 19/XI, s. 3. Manewry jesienne. 25/XI, s. 3.

F. W. Obrona przeciwlotnicza baz floty. Prz. Mor. n. 67, s. 760—777.

G. Nowy polski okręt wojenny. Kur. War. 5/XII, s. 12.

GINSBERT JULJAN inż. „Hochseeflotte". Pol. Zbroj. 20/XII, s. 3.

— Jak stworzono „Hochseeflotte". Pol. Zbroj. 21/XII, s. 3.

G. J. — O. R. P. „Gryf". Pol. Zbroj. 6/XII, s. 3.

— Najsilniejsze okręty świata. Pol. Zbroj. 11/XII, s. 4.

JESZCZE 8 MILJONÓW potrzeba na łódź im. Marszałka J. Piłsudskiego. (Wywiad z członkiem Komitetu Funduszu Łodzi Podwodnej p St. Poraj-Koźmińskim). Pol. Zbroj. 11/XI, s. 3.

K. A. Pancerz dla kontrtorpedowców. Prz. Mor. n. 67, s. 792—793.

K. H. Samoloty i pancerniki. Gaz. Pol. 24/XI, s. 6.

KZ. J. Krążownik czy kontrtorpedowiec? Prz. Mor., n. 69, s. 966—968.

KOCHANOWSKI STANISŁAW K. inż. Okręty handlowe jako krążowniki pomocnicze. Prz. Mor. n. 68, s. 849—856.

KODRĘBSKI WŁODZIMIERZ kdr. ppor. Łączność na morzu. Szkic organizacji morskiej służby sygnałowej. Prz. Mor. n. 69, s. 899—909.

ŁUKIN A. kpt. Krążownik „Goeben". Z walk floty rosyjskiej na Morzu Czarnem. Pol. Zbroj. 13/XI, s. 7, 14/XI, s. 7.

MAJEWSKI MARJAN, kdr. por. dypl. Trałowanie. Prz. Mor. n. 67, s. 753—759.

— W szyku torowym za okrętami przyszłości. Prz. Mor. n. 69, s. 929—934.

M. M. Akcja minowa na Bałtyku podczas wojny światowej. Prz. Mor. n. 68, s. 878—880.

— Długość wybrzeża a siły morskie. Prz. Mor. n. 69, s. 968—971.

— Akcja kutrów torpedowych w nocy. Prz. Mor. n. 69, s. 971—972.

NA F. O. M. Pol. na M. n. 11, s. 4.

NEMO KAPITAN. Nowe pancerniki W. Brytanji. Pol. Zbroj. 5/X, s. 3.

— W powietrzu i na morzu. Pol. Zbroj. 30/X, s. 3.

— Wszyscy na łódź podwodną. Pol. Zbroj. 2/XII, s. 4.

OMEGA. Bałtyk jako teatr operacyjny. Prz. Mor. n. 67, s. 737—745.

O RÓWNOŚĆ ZBROJEŃ morskich. Kur. Poz. 6/XI, s. 1. (Art. red.).

PORAJ. Holandja chce się zbroić. Kur. Por. 26/X, s. 2.

POTYRAŁA ALEKSANDER inż. Szybkość i moc. Napęd okrętu. Prz. Mor. n. 67, s. 799—811.

PÓŁNOCNE PORTY rosyjskie podczas wojny światowej. Prz. Mor. n. 68, s. 871—875.

P. R. Blokada. Gaz. Pol. 8/X, s. 4.

RD. Torpedowce japońskie na Morzu Północnem w wojnie 1904 roku. Pol. Zbroj. 5/XI, s. 3.

ROZPORZĄDZENIE Ministra Spraw Wojskowych z 25/X 1934 r. w sprawie przebywania wojennych okrętów państw obcych na obszarze wód Państwa Polskiego. Dz. Ust. R. P. n. 99, poz. 904, s. 2131—2132.

ROZPORZĄDZENIE Prezydenta Rzplitej z 24/X 1934 r. o rzeczowych świadczeniach wojennych. Dz. Ust. R. P. n. 95, poz. 859, s. 2014—2027.

ROZPORZĄDZENIE Prezydenta Rzplitej z 24/X 1934 r. w sprawie zmiany ustawy z dnia 20/VI 1924 r. o podstawowych obowiązkach i prawach oficerów Polskiej Marynarki Wojennej. Dz. Ust. R. P. n. 95, poz. 857, s. 2009.

SCHWERER kdr. por. Krótka historja marynarki francuskiej. Prz. Mor. n. 67, s. 778—787.

SIŁY WOJSKOWE Skandynawji. Kur. Poz. 28/XII, s. 3.

STEYER WŁODZIMIERZ kdr. por. Baza, jako odskocznia i jako schronisko. Prz. Mor. n. 68, s. 840—844.

SYMONOLEWICZ KONSTANTY. Małe wyspy — duża konsternacja. Lotnisko japońskie na Pacyfiku. Kur. Por. 20/XI, s. 3.

TAUBE KAROL. Nasz towarzysz pancerny. Ze wspomnień marynarza. Pol. Zbroj. 2/X, s. 3, 3/X, s. 4, 4/X, s. 3.

UPIÓR OCEANÓW „Emden". Kur. Poz. 25/X, s. 10.

WARDASÓWNA MARJA. Lotniskowiec. Pol. na M. n. 10, s. 10—11.

WOJENNE POGOTOWIE nad Oceanem Spokojnym. Gaz. Pol. 29/X, s. 1. (Art. red.).

WSPÓŁDZIAŁANIE ARTYLERJI w atakach torpedowych. Prz. Mor. n. 67, s. 795—797.

ZASADY WSPÓŁDZIAŁANIA lotnictwa z łodziami podwodnemi. Prz. Mor. n. 67, s. 793—795.

ZESPOŁY WSPÓŁCZESNE. Prz. Mor. n. 68, s. 868—871.

Ż. P. Zastosowanie promieni podczerwonych w akcji wywiadowczej. Prz. Mor. n. 69, s. 972—975.

POMORZE POLSKIE

Kraj, kultura, życie ekonomiczne

AC. Z Pomorza. Pol. Zbroj. 11/XII, s. 4. (Kor.).

BARCISZEWSKI L., prezyd. m. Bydgoszczy. Patrzymy z wiarą w przyszłość. C. Gaz. Han. 13/XI, s. 3.

BEŁZA WITOLD. Kroniki bydgoskie. Kur. War. 10/XII, s. 9.

BIENIASZ JÓZEF mgr. Instytut Bałtycki w Toruniu. I. K. C. Kur. Lit.-N., n. 44, s. 3—4.

BLADOWSKI STANISŁAW inż. Przemysł elektrotechniczny w Bydgoszczy. C. Gaz. Han. 13/XI, s. 6.

BYDGOSZCZ dawniej a dziś. Pol. Zbroj. 28/XI, s. 7.

DONIMIRSKI JAN. Rolnictwo pomorskie. C. Gaz. Han. 1/XII, s. 8.

D. W. Pomorska wystawa sztuki w Toruniu. Dz. Poz. 16/XI, s. 2.

GÓRSKI KAROL dr. O pomorskich herbach. Fr. Zach. n. 12, s. 179—180.

HEŁCZYŃSKI BRONISŁAW. Przemówienie powitalne (wygłoszone na Zjeździe Z. O. K. Z.) Fr. Zach. n. 11, s. 163—164.

H. M. Dzień oszczędności na Kaszubach. Czas. Społ. Rol. n. 34, s. 8—9 (692—693).

CO NIEMCY DALI kulturze polskiej? Fr. Zach. n. 11, s. 168.

KIEŁCZEWSKA MARJA dr. Typy osiedli wiejskich na Pomorzu. Kur. Poz. 1/XI, s. 12.

— Z badań nad osadnictwem wiejskiem Pomorza. I. K. C. Kur. Lit. -N., n. 40, s. 8—9.

KOSTRZEWSKI JÓZEF prof. dr. Germanie na Pomorzu przed 3000 lat? Pol. Zach. 23/XII, s. 24.

KUDLICKI STANISŁAW. Nowe zadania i formy pracy Związku. Fr. Zach. n. 11, s. 161—163. (Streszczenie referatu, wygłoszonego na Zjeździe Z. O. K. Z.).

L. Nauka polska o Pomorzu. Dz. Poz. 1/XI, s. 2.

— Pomorze w promieniu nauki polskiej. Po IV naukowym zjeździe pomorzoznawczym w Krakowie. Dz. Poz. 15/XI, s. 6—7.

L. Toruń otrzyma wspaniałą radjostację. I. K. C. 4/XII, s. 4.

LUDOWICKI ALBIN. Młodo-Niemcy w Wielkopolsce i na Pomorzu. Fr. Zach. n. 10, s. 150.

MADEJSKI WACŁAW. Listy pomorskie. Kur. War. 15/XII, s. 8—9, 20/XII, s. 11—12. (Kor.).

MARYŃSKI MARCELI dyr. Rozwój Bydgoszczy jako portu rzecznego. C. Gaz. Han. 13/XI, s. 5.

M. J. Dramat i operetka w Bydgoszczy. Kur. Por. 15/XII, s. 6.

— Teatr Ziemi Pomorskiej. Kur. Por. 7/XII, s. 6.

M. K. Listy pomorskie. Kur. War. 10/XI, s. 9, 15/X, s. 8. (Kor.).

M. W. Przed Zjazdem pomorzoznawczym. Kur. War. 28/X, s. 15.

NAGEL BRONISŁAW dr. Borowiacy pomorscy. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 49, s. 9.

NOSEK STEFAN. Czy istnieją pomniki runiczne słowiańskie? I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 51, s. 8—10, n. 52, s. 8—9.

OBCHÓD XV-LECIA Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Biul. Izby G. n. 32—33, s. 8 i n. 34, s. 7.

XV-LECIE Związku Towarzystw Kupieckich na Pomorzu. Biul. Izby G. n. 31, s. 6—7.

POSTULATY kupiectwa pomorskiego. Biul. Izby G. n. 35, s. 5—6. (Rezolucja, uchwalona na Jubileuszowym Walnym Zjeździe Delegatów Zw. Towarzystw Kupieckich na Pomorzu w dn. 8/XII 1934 r.).

POTRZEBY osadnictwa na Pomorzu. Pol. na M. n. 11, s. 7.

PRZED ŚWIĘTEM rzemiosła w Toruniu. Dz. Poz. 4/X, s. 9.

PRZED WALNYM ZJAZDEM Zw. Obrony Kresów Zachodnich. Fr. Zach. n. 10, s. 145—146. (Wywiad z Prezesem J. Trzcińskim).

P. ST. „Deutsche Vereiningung". Fr. Zach. n. 10, s. 155. (Z życia Niemców w Polsce).
— Rozbicie wśród Niemców w Wielkopolsce i na Pomorzu. Fr. Zach. n. 11, s. 173.
— W obliczu kształtowania się nowych form życia mniejszości niemieckich w Polsce. Fr. Zach. n. 12, s. 182—183.
RADJOSTACJA TORUŃSKA większa od poznańskiej. Dz. Poz. 28/XII, s. 2.
RAJEWSKI ZDZISŁAW mgr. Pierwsza w Europie z przed 25 wieków osada bagienna kultury Łużyckiej w Biskupinie. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 43, s. 1—3.
RUDNICKI M. prof. dr. O wspólnocie kulturalnej ludów bałtyckich i słowiańskich nad Bałtykiem. Prz. Mor. n. 68, s. 894—897.
S. FR. Tradycje świąteczne na Pomorzu. Kur. War. 24/XII, s. 6—7.
S. J. Czwarty Zjazd Pomorzoznawczy. Pol. Zbroj. 20/XI, s. 4. (Kor.).
STAN POSIADANIA ziemi na Pomorzu i w północnej części Poznańskiego według narodowości. Fr. Zach. n. 12, s. 181—182.
STOBIECKI KAZIMIERZ. Kilka uwag o rozwoju gospodarczym Bydgoszczy w ostatnich latach. C. Gaz. Han. 13/XI, s. 3.
SZACHÓWNA M. Boże Narodzenie w Brodnicy. Kur. Por. 21/XII, s. 10.
SZPOTAŃSKI ST. Cywilizacyjna siła Pomorza. Kur. War. 15/XI, s. 5—6.
— Historyk sztuki pomorskiej. Kur. War.30/XI, s.4.
— Informacja pomorska. Kur. War. 23/XI, s. 4.
— Osadnictwo holenderskie na Pomorzu. Kur. War. 9/XI, s. 7.
— Pomorze w świetle referatów zjazdowych. Kur. War. 7/XI, s. 7.
— Zjazd Pomorzoznawczy. Kur. War. 6/XI, s. 6—7.
TETZLAFF HENRYK. Wielki dzień Torunia. Gaz. Pol. 19/XI, s. 3. (Kor.).
T. M. — IV Naukowy Zjazd Pomorzoznawczy w Krakowie. Kur. Poz. 6/XI, s. 3. (Kor.).
TURWID MARJAN. Dwie rewje. Kur. Poz. 16/XII, s. 15. (Kor. z Bydgoszczy).
— Gwiazdka ponad nocą. Kur. Poz. 30/XII, s. 12. (Kor. z Bydgoszczy).
— Listy z Bydgoszczy. List o listach. Kur. Poz. 7/X, s. 12. (Kor.).
— Nieznośny, ale — piękny. (Listy z Bydgoszczy). Kur. Poz. 21/X, s. 16. (Kor. o Toruniu).
— Odbijanie desek. Kur. Poz. 8/XII, s. 15. (Kor. z Bydgoszczy).
— Przy ulicy Paderewskiego. Kur. Poz. 25/XI, wyd. por. (Kor. z Bydgoszczy).
— Porządki przedświąteczne. Kur. Poz. 23/XII, s. 15. (Kor. z Bydgoszczy).
— Szlaki na księżycu. (Listy z Bydgoszczy). Kur. Poz. 14/X, s. 13.
TW. 40-lecie Sokoła toruńskiego. Kur. Poz. 7/X, s. 4.
TYMOWSKI JAN inż. Elektryfikacja Bydgoszczy. C. Gaz. Han. 13/XI, s. 4.
TYR. Zapomniane historyczne miasteczko na dawnej drodze z nad Bałtyku ku bramie Morawskiej. I. K. C. 3/XI, s. 5—6. (Kor.).
UROCZYSTE OTWARCIE IV Zjazdu pomorzoznawczego w Krakowie. I. K. C. 3/XI, s. 7.
WALNY ZJAZD Delegatów Z. O. K. Z. w Warszawie w dniach 18 i 19 listopada 1934 r. Fr. Zach. n. 11, s. 164—167.
WIELKI DZIEŃ Bydgcszczy. Dz. Poz. 13/X, s. 5. (Święto P. W. Kobiecego).
WIKINGOWIE na Pomorzu? Fr. Zach. n. 10, s. 152.
WÓJCIK MIECZYSŁAW mgr. Bydgoszcz — ośrodkiem handlu ziemiopłodami. C. Gaz. Han. 13/XI, s. 4.
WYCZÓŁKOWSKA-SURYNOWA J. Dzień targowy w Kartuzach. Kur. War. 16/X, s. 8—9,
Z. J. Jak się na polskiem Pomorzu zaaklimatyzowały podzwrotnikowe kaczki. I. K. C. 11/XI s. 20.
ZJAZD POMORZOZNAWCZY. M. z. 12, s. 1. (Art. red.).
Z. W. „Polska — Prusy". Pol. Zach. 22/XI, s. 1.

Wybrzeże, porty

AKTUALJA CELNE w porcie Gdańskim. Biul. Izby G. n. 34, s. 5—7.
B. A. Opłaty stemplowe w portach polskiego obszaru celnego. Kur. War. 29/XII, s. 14.
— Warunki pracy w porcie Gdyńskim. Kur. War. 5/X, s. 12.
BOHATERSKI CZYN gdańskich marynarzy. Pol. Zach. 14/XI, s. 3.
BUDOWA PORTU bawełnianego w Gdyni dobiega końca. I. K. C. 26/XI, s. 14.
CZAIŃSKI JAN. O poprawę realizacji zaliczeń kolejowych. Biul. Izby G. n. 27, s. 7—9.
— Rybołówstwo morskie na polskiem wybrzeżu. Społ. n. 21, s. 9—12.
40 LINIJ OKRĘTOWYCH łączy Gdynię ze światem. Dz. Poz. 3/X, s. 9.
DA. Jak możnaby wykorzystać energję fal morskich na wybrzeżu morza polskiego. I. K. C. 31/XII, s. 4.
DZ. Elektryfikacja wybrzeża i szosy na Hel. I. K. C. 18/X, s. 6.
— Olbrzymie ławice sielawek u brzegów polskiego morza. I. K. C. 31/X, s. 7.
— Budowa olbrzymiej sztucznej wydmy na polskiem wybrzeżu. I. K. C. 26/XI, s. 6. (Kor.).
DZIEDZIUL A. inż. Rewizja taryf kolejowych. Biul. Izby G. n. 29, s. 15. (Sprawy komunikacyjne i taryfowe).
— Z Państwowej Rady Komunikacyjnej. Biul. Izby G. n. 34, s. 18. (Sprawy komunikacyjne i taryfowe).
X-LECIE PRACY P. Mgr. Praw Henryka Krupskiego na stanowisku Dyrektora Izby. Biul. Izby G. n. 30, s. 5—6. (Art. red.).
E. D. Gdynia otrzymała handlowe przedstawicielstwo Sowietów. I. K. C. 13/X, s. 19.

EKSPORT DREWNA przez Gdynię kurczy się w dalszym ciągu. Ryn. Drz. n. 100, s. 2.
ER. Magazyny konsygnacyjne bawełny w Gdyni. C. Gaz. Han. 1—2/XI, s. 5.
ERES. Linje dowozowe torują drogę linjom bezpośrednim. C. Gaz. Han. 1—2/XI, s. 5.
F. Z. Polska, Gdynia i Gdańsk w prasie francuskiej. I. K. C. 15/X, s. 13.
G. Flota sowiecka w Gdyni. Pol. na M. n. 9, s. 3.
GD. Projekt założenia nowej firmy shipchandlerskiej w Gdyni. C. Gaz. Han. 5/XI, s. 4.
GDYŃSCY KIPERZY bawełniani. C. Gaz. Han. 18/X, s. 3.
G. M. Kiedy Gdynia stanie się wielkim portem handlowym. I. K. C. 14/XI, s. 12.
H., J. S. Latarnia morska R. O. Z. N. Św. n. 9, s. 10.
I. Z. Dramat celny w Gdyni. C. Gaz. Han. 2—3/XII, s. 5.
— Przemysł spedycyjny Gdyni. C. Gaz. Han. 18/XII, s. 4.
JAROSŁAWSKI MIECZYSŁAW. Port. Kur. War. 9/XI, s. 10—11, 17/XI, s. 9, 26/XI, s. 10—11, 5/XII, s. 9—10, 12/XII, s. 10.
JESSE Ł. Zagadnienie opłat stemplowych w Gdyni. Kup. n. 50, s. 815.
KŁOSSOWSKI TADEUSZ inż. Zaopatrywanie statków w Gdyni w artykuły zwierzęce. Prz. Mięs. n. 33—34, s. 1—2.
KNAUFF ST. Polonja rumuńska a polskie morze. M. z. 12, s. 11—12.
KORZENIEWSKI W. Maklerstwo śledziowe w Gdyni i Gdańsku. Biul. Izby G. n. 28, s. 17—18. (Przemysł i handel rybny na wybrzeżu).
KORZÓN NAPOLEON inż. Gdynia — Anvers — Antwerpen. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 1. Art). w jęz. francuskim prezesa Izby Przem.-Handl. w Gdyni).
KOSZTA SPEDYCYJNE w Gdyni ulegną zniżce. C. Gaz. Han. 26/X, s. 3.
KUBA. Święto pułkowe nad Bałtykiem. Pol. Zbroj. 16/X, s. 3, 17/X, s. 3. (Reportaż).
LEEUW DE... PAUL. Gdynia. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 5—7. (Art. w jęz. francuskim I-go V.-Prezesa Fèdèration Maritime w Antwerpji).
LE PORT DE GDYNIA. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 13—18. (Art. w jęz. francuskim).
LJ. Gdynia portem słowiańskim. C. Gaz. Han. 2/X, s. 1.
M. Rozwój magazynów konsygnacyjnych w Gdyni. Kup. n. 45, s. 736.
M. A. Czego brak Gdyni? Kup. n. 48, s. 781.
— Brak domów mieszkalnych w Gdyni. Kup. n. 49, s. 797.
MAKLER OKRĘTOWY i odbiorca w jednej osobie. Ryn. Drz. n. 89, s. 7.
MAŁOLEPSZY ADAM mgr. Pierwsza rocznica poświęcenia portu gdyńskiego Kup. n. 50, s. 814.
MARYNARZE RADZĄ... Dz. Poz. 7/XII, s. 9.
MK. portów Działalność w sierpniu r. b. Ryn. Drz. n. 81 s. 5.
M. M. Rewizyta floty Z. S. R. R. w Gdyni. Prz. Mot. n. 67, s. 788—791.
M. S. Pisarz włoski o Gdyni. Kur. Poz. 25/X, s. 3. (Kor.).
M. ST. O gwiazdkę... ministerjalną dla szerokiego ogółu. Sposób na tanie banany i pomarańcze. I. K. C. 17/XII, s. 3—4.
N. I. Interesy komunikacyjne Gdyni. Gaz. Pol. 27/XII, s. 4.
NOBODY. „Shipchandlerka" — nieznana gałąź handlu polskiego. Dz. Poz. 14/X, s. 10.
NOWA POLSKA LINJA regularna Gdynia—Stokholm. C. Gaz. Han. 2—3/XII, s. 4, 5/XII, s. 2.
NOWE PRAWO CELNE wchodzi w życie. C. Gaz. Han. 12/X, s. 1.
NOWICKI WITOLD. Drugie oblicze Gdyni. I. K. C. 24/X, s. 2—3.
N. T. Gdynia i Gdańsk w walce o Bałtyk. Gaz. Pol. 15/X, s. 4. (Art. dyskusyjny).
— Linje bezpośrednie czy dowozowe? C. Gaz. Han. 2—3/XII, s. 4.
O. Praca portu gdyńskiego we wrześniu 1934 r. Pol. Gosp. z. 41.
— Praca portu gdyńskiego w październiku 1934 r. Pol. Gosp. z. 46, s. 1420.
— Praca portu gdyńskiego w listopadzie 1934 r. Pol. Gosp. z. 50, s. 1548.
OR. Zapowiedź osobliwego strajku w Gdyni. I. K. C. 17/XI, s. 7.
— Nie będziemy tolerowali paraliżowania rozwoju Gdyni. I. K. C. 30/XI, s. 2—3. (Kor.).
O RACJONALIZACJĘ HANDLU rybami morskiemi. C. Gaz. Han. 21/XII, s. 4.
ORGANIZACJA ARBITRAŻU bawełny w Gdyni. C. Gaz. Han. 22/XII, s. 1.
ORLIK. Ruch budowlany w Gdyni. Dz. Poz. 20/X, s. 9.
— Gorzkie pigułki „słodkiego" towaru. Dz. Poz. 18/XI, s. 10. (Kor.).
— Krajanie okrętów tlenem. Narodziny nowego przemysłu w Polsce. Dz. Poz. 13/XII, s. 6. (Kor.).
— Pierwszy transport polskiego złomu wyszedł z Gdyni na Śląsk. Dz. Poz. 23/XII, s. 10. (Kor.).
O UTWORZENIE INSTYTUCJI handlu kompensacyjnego w Gdyni. C. Gaz. Han. 25—26/XI. s. 3.
P. Pięciomasztowy szkuner „Elemka" w Gdyni. Kur. Poz. 5/X, s. 6.
PD. Poświęcenie nowej siedziby „Linji Gdynia—Ameryka". Kur. War. 4/XI, s. 21.
P. E. O komunikację na wybrzeżu w zimie. Kur. Poz. 7/X, s. 6. (Kor.).
— O większy udział Polaków w eksploatacji Gdyni Kur. Poz. 3/XI, s. 5.
— P. K. P. i Gdynia. Kur. Poz. 20/XI, s. 3. (Kor.).
— Połączenia okrętowe Gdyni. Kur. Poz. 30/XII, s. 6. (Kor.).
PIOTROWICZ R. Morskie granice Polski i warunki ich przekraczania. Gaz. Pol. 26/XI, s. 4.

PISZCZ EDWARD. Szczecin — Gdynia — Królewiec. Walka portów niemieckich z Gdynią. Kur. Poz. 17/X, s. 3. (Kor.).

— Gdynia i Gdańsk — to jeden kompleks. Kur. Poz. 24/X, s. 3. (Kor.).

POLKOWSKI B. Zagadnienia budownictwa w Gdyni. Gaz. Pol. 19/XI, s. 4.

POMIANOWSKI K. prof. dr. Wodociągi i kanalizacja m. Gdyni. (Dokończ.). Prz. Tech. n. 20, s. 616—618.

PORT DRZEWNY Pagedu w Gdyni. Ryn. Drz. n. 83, s. 2.

PRZED REWIZJĄ KOSZTÓW robocizny fizycznej w porcie gdyńskim. C. Gaz. Han. 26/X, s. 3.

PRZEPISY DLA WOLNYCH OBSZARÓW CELNYCH w portach morskich. Dz. Ust. R. P. n. 97, poz. 889, s. 2092—2093. (Rozporządzenie Ministra Skarbu z 25. X. 1934 r. wydane w porozumieniu z Ministrem Przemysłu i Handlu).

PRZEPISY WYKONAWCZE do prawa celnego. Dz. Ust. R. P. n. 90, poz. 820, s. 1709—1820. (Rozporządzenie Ministra Skarbu z 9. X. 1934 r. w porozumieniu z Ministrami Spr. Wewn., Spr. Zagr., Spraw Wojsk., Roln. i Ref. Roln., Przem. i H., Komunik., Op. Społ., W. R. i O. P. oraz Poczt i Tel. w zakresie ich właściwości).

R. A. Ulgowe opłaty stemplowe dla portów polskiego obszaru celnego. Pol. Gosp. z. 50, s. 1549—1551.

R. L. Praca portów polskich we wrześniu i 3 kwartałach 1934 r. Pol. Gosp. z. 46, s. 1419—1420.

ROSZYN. Bawełna w porcie Gdyńskim. C. Gaz. Han. 26/X, s. 3.

— Rola polskiego zjednoczenia rybaków morskich w Gdyni. C. Gaz. Han. 7/XI, s. 4.

— Shipchandlerka w porcie Gdyńskim. C. Gaz. Han. 5/XI, s. 4.

ROZPORZĄDZENIE Ministra Skarbu, Przemysłu i Handlu oraz Spraw Wewnętrznych z 25/X 1934 r. o ograniczeniach, dotyczących uprawiania handlu i przemysłu, wznoszenia budowli i zamieszkiwania na terenie wolnych obszarów celnych w portach morskich oraz ograniczeniach ruchu osobowego pomiędzy wolnemi obszarami celnemi w portach morskich a resztą polskiego obszaru celnego. Dz. Ust. R. P. n. 97, poz. 888, s. 2090—2092.

ROZPORZĄDZENIE Ministra Skarbu z 5/XI 1934 r. o zniżce celnej na śledzie. Dz. Ust. R. P. n. 100, poz. 909, s. 2135.

ROZPORZĄDZENIE Rady Ministrów z 19/X 1934 r. o wolnym obszarze celnym w Gdyni. Dz. Ust. R. P. n. 92, poz. 825, s. 1877.

ROZPORZĄDZENIE Ministra Skarbu z 27/X 1934 r. w sprawie nadania urzędowi celnemu w Gdyni niektórych uprawnień okręgowych władz celnych II instancji oraz częściowego wyłączenia tego urzędu z pod właściwości Dyrekcji Ceł w Poznaniu. Dz. Ust. R. P. n. 97, poz. 890, s. 2093.

S. J. Co słychać o sytuacji na rynku ryb w Gdyni. Kup. n. 45, s. 736.

SM. ST. Królewskie pamiątki na wybrzeżu. Pol. na M. n. 9, s. 6.

78 716 PASAŻERÓW przewiozła linja Gdynia—Ameryka. C. Gaz. Han. 11—12/XI, s. 6.

T. C. Potrzeby Gdyni w dziedzinie połączeń morskich. C. Gaz. Han. 8/XI, s. 3.

TEMPEL ALEKSANDER. Prawo celne. C. Gaz. Han. 15/X, s. 5; 28—29/X, s. 4; 11—12/XI, s. 10.

T. K. Stare walki o Bałtyk. Kur. Poz. 5/X, s. 4.

UKRYTE NIEBEZPIECZEŃSTWO dla portu Gdyńskiego. C. Gaz. Han. 12/X, s. 3.

UPRZYWILEJOWANIE TOWARZYSTW ekspedycyjnych w Gdyni i Gdańsku. Prz. Gosp. Z. P. W. n. 28, s. 5.

WENDEL J. dr. O gospodarcze umocnienie 160 gdyńskich szlaków morskich. Pol. Zach. 5/X, s. 5.

WIENIAWSKI ANTONI. Pożądana placówka. Biul. Izby G. n. specjalny 23/XII, s. 4—5. (Art. prezesa Izby Handl. Polsko-Belgijskiej).

WOJCIECHOWSKI E. Ładunki zbiorowe. C. Gaz. Han. 8/XI, s. 3.

WOJSTOMSKI STEFAN. Popierajmy rybołówstwo morskie. M. z. 11., s. 8—9.

WOLNY OBSZAR CELNY w Gdyni. Biul. Izby G. n. 31, s. 5—6.

W. M. Jedna z największych zdobyczy gospodarczych Gdyni. Prace nad rozbudową portu bawełnianego. I. K. C. 24/XII, s. 14.

W SPRAWIE ZAKAZU PRZYWOZU towarów, zmiany taryfy celnej przywozowej, zniżek i ulg celnych. C. Gaz. Han. 5/XI, s. 4. (Okólnik Izby Przem.-Handl. w Gdyni).

ZAGADNIENIE HIGJENY w nadmorskim przemyśle rybno-śledziowym. C. Gaz. Han. 30—31/XII, s. 4.

ZNOWU WIELKIE ODKRYCIE cmentarzyska przedhistorycznego nad polskiem morzem. Dz. Poz. 28/XII, s. 2.

Turystyka pomorska

CIEPLIŃSKI GRZEGORZ. „Idziem do Ciebie Ziemio, Matko Nasza". Pol. Zbroj. 18/X, s. 8. (Reportaż z wycieczki włościańskiej do Warszawy i Gdyni).

K. A. Wycieczka Pomorzan do stolicy Ziemi Śląskiej. 14/X wyd. por., (Kor.).

MUSZAŁÓWNA KAZIMIERA. Zamiast fabrycznego gwizdka. Kur. Por. 23/XI, s. 3. (O obozie nad morzem).

PEŁCZYŃSKA WANDA. Sami widzieli. Gaz. Pol. 2/XI, s. 8. (Kor.).

„POLSKA OD BAŁTYKU". Nowa mapa propagandowa wybrzeża. I. K. C. 5/X, s. 22.

P. W. Francuz na Bałtyku. Gaz. Pol. 14/XI, s. 2.

SOBAŃSKI ZYGMUNT. Dziatwa szkolna nas uczy. Pol. na M. n. 10, s. 11—12.

TO-MARA. Jak to było na obozie nadmorskim Ligi. M. z. 10, s. 27—28.
— Wrażenia z obozu L. M. K. w Helu. Pol. na M. n. 9, s. 13.

TURWID MARJAN. Pożegnanie z puszczą. (List z Pomorza). Kur. Poz. 28/X, s. 14 (Kor.).

ZAREMBA JERZY kpt. dypl. Z wędrówki po wybrzeżu. M. z. 12, s. 12—13.

ZNAMIROWSKI FR. kpt. „Nie żal umierać, gdy się tylo widziało". Pol. Zbroj. 28/XI, s. 4. (Echa wycieczek włościańskich do stolicy, Gdyni i na Śląsk).

ŻUŁAWSKI JULJUSZ. Sztorm zachodni. Kur. War. 3/XI, s. 9. (Reportaż z polskiego morza).

W. M. GDAŃSK

B. A. Kontyngenty Gdańska. Kur. War. 1/XI, s. 22.

BALT. Dziwne rozporządzenie. (List z Wolnego Miasta). Dz. Poz. 14/XII, s. 1. (Kor.).
— Gdańsk pod znakiem swastyki. Dz. Poz. 25/XI, s. 1. (Kor.).
— List z Gdańska. Dz. Poz. 11/XI, s. 5. (Kor.).
— Nie patrzeć na Gdańsk przez różowe okulary. Dz. Poz. 21/X, s. 4. (Kor.).
— Nowe niebezpieczeństwo. (List z Wolnego Miasta). Dz. Poz. 8/XII, s. 4. (Kor.).
— Partja zwycięża w Gdańsku. Dz. Poz. 12/X s. 1. (Kor.).
— Sprawy, które nas interesują. (List z Wolnego Miasta). Dz. Poz. 30/XI, s. 1. (Kor.).
— Zmiany. (List z Wolnego Miasta). Dz. Poz. 21/XII, s. 1. (Kor.).

BRZESKI J. Obrót towarami rolnictwa, ogrodnictwa i ryboiówstwa między Polską a Gdańskiem. Kup. n. 40, s. 638.

DOSTAWY DROBIU do Gdańska. Prz. Mięs. n. 37—38, s. 8.

G. Historja gdańskiej wieży ratuszowej. Dz. Poz. 2/X, s. 5.

GDAŃSK musi się wreszcie nauczyć praktyk dobrego sąsiada. I. K. C. 21/XI, s. 8.

GDAŃSK. Problem gdański w aktualnem oświetleniu. C. Gaz. Han. 23—27/XII, s. 3.

GREISER PREZYDENTEM Gdańska. Dz. Poz. 30/XI, s. 2.

HEM. Sprawa delikatna i ważna. (Polityka finansowa Niemiec a Gdańsk). Ryn. Drz. n. 92, s. 3. (Kor.).

HUBERT WITOLD kpt. mar. w s. s., inż. Stefan Batory pod Gdańskiem. Prz. Mor. n. 68, s. 857—867.

JAKIE MOŻLIWOŚCI daje politechnika Wolnego Miasta Gdańska. C. Gaz. Han. 7—8/X, s. 7.

JR. Materjały twarde na rynku Gdańskim. Ryn. Drz. n. 102, s. 1.

KASA OSZCZĘDNOŚCI W. M. Gdańska. C. Gaz. Han. 31/X, s. 5.

KLECZKOWSKI STEFAN. Port Gdański. Kur. War. 10/XI, s. 14.

KONIECZNOŚĆ W ŁĄCZENIA polskiego pośrednictwa w polski eksport przez Gdańsk. C. Gaz. Han. 4/XII, s. 3.

L. Nowy prezes Gdańskiej Rady Portowej. I. K. C. 31/X, s. 6.

LANG HANS dypl. agr. dr. Gdańska gospodarka mleczna wobec nowych zarządzeń regulacyjnych. C. Gaz. Han. 1/X, s. 4.

MT. Zjazd delegatów Zw. Obr. Kr. Zach. w Warszawie o stosunkach polsko-niemieckich i Gdańsku. I. K. C. 20/XI, s. 3.

N. Kto właściwie rządzi w Gdańsku? I. K. C. 3/X, s. 15.
— Narodowi Socjaliści w Gdańsku podnoszą konieczność współpracy z Polską. I. K. C. 4/X, s. 15.

NOWE ZARZĄDZENIA handlu ziemniakami w Gdańsku i ich znaczenie dla rolnictwa w Polsce. C. Gaz. Han. 12/X, s. 3.

N. T. Na marginesie ustąpienia prez. Rauschninga. C. Gaz. Han. 11/XII, s. 1.

P. Doniosłe przeobrażenia w Gdańsku. Kur. Poz. 25/XI, s. 1—2. (Kor.).

P. E. Forster i Greiser. Kur. Poz. 21/XI, s. 3. (Kor.).
— Niema jedności hitlerowskiej w Gdańsku. Kur. Poz. 8/XI, s. 5. (Kor.).
— Nowe rządy w Gdańsku. Kur. Poz. 18/XII, s. 3. (Kor.).
— Układ portowy z Gdańskiem. Kur. Poz. 7/XII, s. 3. (Kor.).
— Zmiana warty w Gdańsku. Kur. Poz. 1/XII, s. 3. (Kor.).

PILCH TADEUSZ dr. Porozumienie rolnicze polsko-gdańskie. Rolnic. t. IV, z. 1, s. 43—53.

PISZCZ EDWARD. Anknöpfung. Kur. Poz. 5/X, s. 3. (Kor.).
— Tajemnice polityki szkolnej Wolnego Miasta. Kur. Poz. 26/X, s. 5. (Kor.).
— Wolne Miasto przed wyborami. Kur. Poz. 31/X, s. 4. (Kor.).

POLESKI FRANCISZEK. — List z Gdańska. Pol. Zbroj. 26/X, s. 6; 8/XI, s. 7; 17/XI, s. 4; 6/XII, s. 4; 19/XII, s. 5; 31/XII, s. 3 (Kor.).

PO USTĄPIENIU Prez. Rauschninga. Pol. Zbroj. 26/XI, s. 1. (Art. red.).

QUIDAM. Czas swoje robi. Kur. War. 24/XI, s. 2—3. (Kor. z Gdańska).
— Czy aby szczerze? Kur. War. 22/X, s. 1—2. (Kor. z Gdańska).
— Naprężona sytuacja w Gdańsku. Kur. War. 9/X, s. 12—13. (Kor.).
— Nieustanne podżeganie. Kur. War. 22/XII, s. 3. (Kor. z Gdańska).
— Oświadczenie prezydenta Greisera. Kur. War. 5/XII, s. 2—3. (Kor.).
— Ucieczka od guldena. Kur. War. 27/XII, s. 13. (Kor.).
— Ustąpienie prez. Rauschninga. Kur. War. 26/XI, s. 2—3. (Kor.).
— Wieści i zaprzeczenia. Kur. War. 6/X, s. 2—3. (Kor. z Gdańska).

R. A. Ruch w porcie Gdańskim we wrześniu 1934 r. Pol. Gosp. z. 43, s. 1313—1314.
— Ruch w porcie gdańskim w październiku 1934 r. Pol. Gosp. z. 47, s. 1456—1457.
REGULACJA GDAŃSKIEGO RYNKU aprowizacyjnego wobec interesów polskiego rolnictwa. C. Gaz. Han. 1/XII, s. 2.
R. M. — Czy umowy gospodarcze z Gdańskiem są korzystne dla rolnictwa? C. Gaz. Han. 28/XI, s. 1.
ROZPORZĄDZENIE Prezydenta Rzplitej z 24/X 1934 r. w sprawie zatwierdzenia niektórych umów polsko-gdańskich. Dz. Ust. R. P. n. 96, poz. 870, s. 2048—2049.
RUCH PORTOWY w Gdańsku w drugiej połowie września. C. Gaz. Han. 10/X, s. 4.
SENSACYJNA ZMIANA na fotelu Prezydenta Senatu Gdańskiego. I. K. C. 26/XI, s. 3.
STROŃSKI STANISŁAW. Kto rządzi w Gdańsku? Kur. War. 2/XII, s. 5—6.
TEBE. Rządy w Gdańsku pod znakiem przesilenia. I. K. C. 10/X, s. 1—2. (Kor.).
TRUENK O. inż. Przemysł gdański i jego naturalny rynek zbytu. C. Gaz. Han. 3/XI, s. 3.
UKŁAD pomiędzy Rządem Polskim a Senatem W. M. Gdańska o przepisach dotyczących artykułów żywności i przedmiotów użytku. Biul. Izby G. n. 28, s. 5—6. (Pełny tekst układu).
UKŁADY GOSPODARCZE pomiędzy Polską a W. M. Gdańskiem. Biul. Izby G. n. 27, s. 5 — 7. (Tekst protokółu dodatkowego do układu o obrocie produktami rolnictwa, ogrodnictwa i rybołówstwa).
UMOWY POLSKO-GDAŃSKIE. M. z. 10, s. 1. (Art. red.).
WL. Jesienny nastrój. Ryn. Drz. n. 81, s. 1. (Kor.).
— Na rynku gdańskim. Ryn. Drz. n. 101, s. 1.
W SPRAWIE DOSTAW dla Gdańska. Prz. Męs. n. 31—32, s. 9.
ZNOWU WALKA z przemysłem polskim w Gdańsku. I. K. C. 20/XII, s. 6.
Z POLSKĄ czy przeciw Polsce? Gaz. Pol. 14/X, s. 3. (Kor. z Gdańska).
Z. S. — Senat w hełmie. Kur. War. 1/XII, s. 2.
— Wybory Gdańskie. Kur. War. 22/XI, s. 2.

SPRAWY KOLONJALNE I MIGRACYJNE

Kraje zamorskie, wychodźtwo, kolonje

ANGIELSKA ADMINISTRACJA kolonjalna. Praw. n. 47, s. 3.
BR. AL. — Amerykańskie i afrykańskie kłopoty Ligi. Gaz. Pol. 30/XII, s. 1. (Kor.).
BREGMAN ALEKSANDER. La Rocque. Gaz. Pol. 6/XII, s. 3.
— Thingvellir. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 48, s. 6.
B. S. Dzikie zwierzęta w Ugandzie. Kur. War. 2/XII, s. 23.
— Walka o naftę na Wschodzie. Kur. War. 3/XII, s. 13.
CZORTKOWER S. dr. Pigmeje — ludy karłowate — karły. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 45, s. 10—11, n. 46, s. 11—13.
CZY LEGENDARNA LEMURJA istniała naprawdę? Pol. Zach. 18/XII, s. 5.
DYBCZYŃSKI TAD. dr. Emigracja i Państwo. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 53, s. 1.
FERMENT we francuskiej Afryce północnej. Gaz. Pol. 10/X, s. 5.
FINGERCHUT MAKSYMILJAN inż. Rozwój, organizacja i polityka wszechświatowych koncernów naftowych. C. Gaz. Han. 18/XII, s. 3.
CZY ŻYDZI WYEMIGRUJĄ z Polski? I. K. C. 19/XI, s. 8.
GROBICKI ALEKSANDER. Konstantynopol — Teheran. Kur. War. 2/XII, s. 22—23.
H. Podbiegunowa linja lotnicza Rosja—Ameryka. Kur. Por. 5/XII, s. 3.
IGNOTUS. Nafta jako zasadniczy problem Wschodu. Dz. Poz. 18/XI, s. 4.
KRWAWE DZIEJE rajskiego archipelagu. Pol. Zach. 11/XII, s. 5.
KRZYŻANOWSKI JULJAN. O tragedji na Samburanie. P. n. 50, s. 8—9.
KUCHARSKI-KORAB HENRYK. Problem cudzoziemców. Gaz. Pol. 1/XII, s. 3. (Kor.).
KURYLUK JERZY. Rajskie ptaki. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 42, s. 10—11.
MEREMIŃSKI-KOSSOWSKI H. mgr. Tykwa — roślina uprawna o wszechstronnem zastosowaniu I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 45, s. 14-15.
MORALNOŚĆ NA WYSPACH południowych. Za co poćwiartowano i zjedzono katolickiego misjonarza. Dz. Poz. 8/XII, s. 19.
„NUESTRA SENORA de Lujan". I. K. C. 20/X, s. 7.
PANKIEWICZ MICHAŁ. Emigracja osadnicza a koszty przejazdu. Pol. na M. n. 9, s. 10. (Dział: Gawędy Kolonjalne).
— Pionierstwo Kolonjalne. M. z. 10, s. 11—12.
POM. Kłopot z nową narodowością europejską: emigrancką. I. K. C. 21/X, s. 3—4.
RD. Polityka pędzona naftą. Pol. Zbroj. 2/XII, s. 3.
— Co słychać w połud. zachodniej Azji. Pol. Zbroj. 28/XII, s. 3.
— Flirt angielsko-japoński na perskim kobiercu. Pol. Zbroj. 13/XII, s. 3.
RICHTER BOGDAN dr. Skarbnica świata. Gaz. Pol. 1/X, s. 3. (Kor.).
— Narodziny wszechnicy. Gaz. Pol. 14/XI, s. 5. (Kor.).
— Na zakręcie. Gaz. Pol. 30/XI, s. 3. (Kor.).
— Czarne diamenty. Gaz. Pol. 13/XII, s. 3. (Kor.).
— Nowa miotła. Gaz. Pol. 3/XII, s. 3. (Kor.).
RZÓSKO JULJAN dr. Zagadka Sahary. Pol. Zach. 15/XII, s. 5.
SM. Gen. Dreszer o polskich planach kolonjalnych. I. K. C. 4/XII, s. 2.

SOPOĆKO S. Przeciw pracy cudzoziemców. Kur. War. 30/XII, s. 4—5. (Kor.).
SZCZERKOWSKI KAZIMIERZ. Słoń na wolności i w zwierzyńcu. Kur. Poz. 21/X, wyd. por.
ŁYP. FR. Niemiecka akcja kolonjalna. M. z. 12, s. 6.
VIDI. Konflikty azjatyckie. Kur. War. 29/XII, s. 2.
WIADOMOŚCI DLA EMIGRANTÓW. Pol. na M. n. 11, s. 9.
ZARZYCKI B. Żółte niebezpieczeństwo. Ryn. Drz. n. 81, s. 4.
ZIELENIEWSKI KAZIMIERZ. Hasła gospodarcze wychodźtwa. M. z. 10, s. 6—7.

Abisynja.

AFRYKAŃSKA POLITYKA Włoch. Pol. Zbroj. 18/XI, s. 1. (Art. red.).
CEP. Manewry afrykańskie — czy nowa wojna? Kur. Por. 23/XII, s. 2.
IBRO. „Incydent w Ualual". Splot rozbieżnych interesów na brzegach Afryki. Kur. Por. 20/XII, s. 3.
KARR-JAW. Afrykańskie Szachy. Pol. Zbroj. 23/XII, s. 5 (O stosunkach włosko-abisyńskich).
POM. Piernik abisyński dla Mussoliniego. I. K. C. 19/XII, s. 4.
RAN. A. Co oznaczają ostatnie wypadki w Abisynji. Dz. Poz. 23/XII, s. 4—5.
WŁOCHY I ABISYNJA. Pol. Zbroj. 12/XII, s. 1. (Art. red.).

Argentyna.

WIŚNIEWSKI-PRUS. Polityka zbożowa Argentyny. Kur. War. 18/XII, s. 16.

Australja.

ALPEN AILEEN. Wielkie dni Australji. (Stulecie stanu Victoria). I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 42, s.14.
K. H. Wyścig lotniczy Anglja—Australja. Gaz. Pol. 1/X, s. 8.
— Wyścig Anglja—Australja jako czynnik postępu w lotnictwie. Gaz. Pol. 4/X, s. 6.
F. S. Świat się kurczy... Gaz. Pol. 27/X, s. 3. (Art. o locie Anglja—Australja).
STULECIE METROPOLJI Australji Melbourne. Pol. Zach. 4/XI, s. 5.
LEPECKI BOHDAN TEOFIL. Australja. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 46, s. 2.

Brazylja.

PANKIEWICZ MICHAŁ. Kolonizacja rządowa w Paranie. Pol. na M. n. 11, s. 8—9.
— Osadnictwo w Paranie. M. z. 12, s. 18—19.
PERYPETJE południowo-amerykańskiego cesarza. Dz. Poz. 9/X, s. 5.
WIELOCH ST. Warunki pracy w Paranie. M. z. 11, s. 4—5.
WIŚNIEWSKI A. Kolekcjonowanie ptaków w Brazylji. E. L. n. 12, s. 5—6.

Chiny.

DEMBIŃSKI STANISŁAW. Koncerty publiczne w Szanghaju. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 42, s. 2.
R. ST. Rozwój przemysłowy Chin. Praw. n. 46, s. 3.
SYMONOLEWICZ KONSTANTY. Sukcesy armji komunistycznej w Chinach. Kur. Por. 19/X, s. 2.
— Trzech Panów Wanów. Próby zrozumienia Wschodu. Kur. Por. 10/XII, s. 3—4.

Cypr.

LEWIN BRONISŁAW. Wyspa Cypr C. Gaz. Han. 17/X, s. 5. (Kor.).

Egipt.

EGIPT TAKŻE.... Praw. n. 49, s. 3.
F. R. Kłopoty egipskie. Kur. War. 14/XI, s. 3. (Kor.).
— Koniec dyktatury egipskiej. Kur. War. 2/XII, s. 8—9. (Kor.).
— Cień Anglji nad Egiptem. Kur. War. 16/XII, s. 10. (Kor.).
KRÓL FUAD, cywilizator Egiptu. Karjera następcy faraonów. Dz. Poz. 10/X, s. 7.
RICHTER BOGDAN dr. Podległa niepodległość. Gaz. Pol. 30/X, s. 3. (Art. o Egipcie).

Haiti.

KLECZKOWSKI STEFAN. Haiti. Kur. War. 27/X, s. 6—7.
L. Kraj, gdzie murzyni noszą polskie nazwiska. I. K. C. 27/X, s. 6. (Wywiad z Posłem Haiti).

Indje.

A. P. Droga lądowa do Indyj. Pol. Zach. 18/XI, s. 5.
AUGUR. Anglja rozwiązuje wielki problem Indyj. Kur. Por. 22/XI, s. 3. (Kor. z Londynu).
CZERNECKI-WAŁEK TADEUSZ prof. U. W. O rządy w Indjach. Pol. Zach. 24/X, s. 3. (Kor.).
D. M. Przeobrażenia w Indjach. Pol. Zach. 8/XI. s. 5.
— Singapore, twierdza Anglików na wschodzie. Kur. Poz. 8/XII, s. 3.
GRZEBIENIOWSKI T. Indje w przededniu zmian politycznych. Tyg. Il. n. 40, s. 789—790.
M. Bajeczne skarby najbogatszego Hindusa strzeżone przez sektę wtajemniczonych. I. K. C. 20/X, s. 5.
— Na wielkiej drodze Aleksandra W. do Indyj. I. K. C. 22/XII, s. 6.
PERETJAKOWICZ SKARBEK HANNA. Hindusi i film. Kur. Por. 8/XII, s. 8.
PROBLEM INDYJ. Kur. Poz. 4/XII, s. 3.
SŁUSZKIEWICZ EUGENJUSZ dr. Święta i uroczystości w Indjach dawnych i nowożytnych. I. K. C. 25/XII, s. 21—22.
SOKOŁÓW FLORYAN. Anglja i Indje. Gaz. Pol 27/XI, s. 3, 28/XI s. 3. (Kor.).

SZ. L. Legenda o „halucynacji zbiorowej" i sugestywnej potędze faktów. I. K. C. 23/X, s. 14, 6/XI, s. 14, 13/XI, s. 14.

Islandja.

GRZEBIENIOWSKI TADEUSZ. Islandja współczesna. Dr. n 12, s. 1140—1157.

Japonja.

BABIŃSKI MIECZYSŁAW. Młody japończyk podstawą wielkości swego narodu. Kur. Poz. 2/XII, wyd. por.

— Sie-ku-su-pi-ja w Japonji. Kur. Poz. 16/XII s. 3.

D. M. Japoński narodowy socjalizm. Pol. Zach. 30/X, s. 1.

D. W. Sekciarstwo religijne w Japonji. Pol. Zach. 23/XI, s. 4. (Kor.).

IMPERJALIZM JAPOŃSKI. Rob. Prz. Gosp. n. 9—10, s. 105—106.

JAPONJA WYSTĄPI z planem pokoju światowego. I. K. C. 5/X, s. 14.

KAD. Listy z Japonji. Kur. War. 16/XI, s. 11, 20/XI, s. 10. (Kor.).

KLECZKOWSKI STEFAN. Polityka Japonji. Kur. War. 25/X, s. 3.

LTN. Żółte niebezpieczeństwo. Przyszłość dumpingu japońskiego. Pol. Zbroj. 26/XI, s. 3.

PEARSE A. S. Praca dziewczyn i kobiet w japońskim przemyśle budowlanym. Praw. n. 49, s. 6-7.

R. Konkurent japoński. Warunki pracy kobiet w japońskich fabrykach bawełnianych w Chinach. Praw. n. 43, s. 3.

RD. Testament barona Tanaka. Azjatycka polityka Japonji. Pol. Zbroj. 4/XII, s. 3.

— 14 000 kilometrów ułatwia azjatycką politykę Japonji. Pol. Zbroj. 5/XII, s. 3.

R. ST. Sekciarstwo w Japonji. Praw. n. 51, s. 5.

SUCHIEWICZ ALEKSANDER. Cesarz z łaski japońskiej i jego państwo. I. K. C. 10/XII, s. 4.

SYMONOLEWICZ KONSTANTY. Zbrojny pokój sowiecko-japoński. Kur. Por. 26/XI, s. 1.

TAJEMNICA ARMJI JAPOŃSKIEJ. Kur. Por. 23/X, s. 2.

UMRZEĆ ZA CESARZA — to ideał Japończyka. Pol. Zach. 10/XII, s. 2.

W. L. Siła i słabość Japonji. Kur. Poz. 7/XI, s. 5.

WYCIĄGNIĘTA RĘKA JAPOŃSKA. Pol. Zach. 24/X, s. 1. (Art. red.).

Kanada.

KOSTYRKO J. Cenny dar Polonji amerykańskiej. E. L. n. 12, s. 13. (Art. o bizonach z Kanady).

MEG. Konflikt angielsko-kanadyjski. Ryn. Drz. n. 81, s. 1.

M. J. W czterysta lat po odkryciu Kanady. Kur. Poz. 16/XII, s. 3.

OLECHOWSKI GUSTAW dr. 400-lecie Kanady. M. z. 12, s. 14.

Liberja.

UMOWA KOLONIZACYJNA między Polską a Liberją. I. K. C. 28/XI, s. 6.

Mandżurja.

D. M. Granice Mandżurji — granicami Japonji. Pol. Zach. 10/X, s. 5.

G. K. inż. Sprawa kolonizacji polskiej w Mandżurji. M. z. 11, s. 17.

SYMONOLEWICZ KONSTANTY. Sytuacja na Dalekim Wschodzie wobec porozumienia w sprawie kolei wschodnio-chińskiej. Kur. Por. 9/X, s. 1.

— Zapach nafty w Mandżurji. Kur. Por. 12/XI, s. 1.

— W rekordowem tempie rośnie kolos mandżurski. Kur. Por. 29/XII, s. 3 i 5.

SZUKIEWICZ TADEUSZ. Kolonizacja chińska w Mandżurji. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 43, s. 2.

Meksyk.

ROMER ADAM. Kulturkampf w Meksyku. Dz. Poz. 5/XII, s. 1.

Nowa Gwinea.

WYKRYCIE NIEZNANYCH SZCZEPÓW ludzkich w Nowej Gwinei. Kur. Por. 3/X, s. 10.

Palestyna.

LEWITE L. Zagadnienie emigracji żydowskiej do Palestyny w świetle sytuacji gospodarczej kraju. Pol. B. W. n. 12, s. 498—515.

MIEJSCE URODZENIA CHRYSTUSA. Pol. Zach. 23/XII, s. 20.

R. C. Palestyna i jej ludność. Kur. Poz. 30/XI, s. 11.

— Z palestyńskiego kotła. Kur. Poz. 16/XII, s. 4.

RICHTER BOGDAN dr. Sensacje palestyńskie. Gaz. Pol. 26/X, s. 5. (Kor.).

— Za Jordanem. Gaz. Pol. 17/XII, s. 3. (Kor.).

— Lew judejski a topór liktorski. Gaz. Pol. 28/XII, s. 1. (Kor.).

RYDLEWSKI CELESTYN dr. Palestyna i jej ludność. Kur. Poz. 2/X wyd. por., 12/X wyd. por., 31/X wyd. por.

Paragwaj.

IN. Ludzie, którzy uciekli od wojen na kraniec świata od dwóch lat przebywają w rejonie działań wojennych. Dz. Poz. 18/X, s. 7.

JUŻ 3 LATA trwa wojna o Chaco. Dz. Poz. 13/XII, s. 7. (Kor.).

K. S. Wojna o Chaco. Kur. War. 6/XII, s. 13.

PARAGWAJSKI „NAPOLEON" wygrał wojnę o Gran Chaco. Dz. Poz. 8/XII, s. 5.

SYMONOLEWICZ KONSTANTY. Wojna w dżungli. Kur. Por. 18/XII, s. 12.

S. Z. Boże Narodzenie w Paragwaju. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 53, s. 2.

TWORKOWSKI WACŁAW ks. Chaco a Liga Narodów. Tyg. Il. n. 48, s. 959.

W. R. Kulisy wojny o Chaco. Kur. Poz. 19/XII, s. 3.

Persja.

MANTEUFFEL JERZY dr. U podstaw gnostycyzmu perskiego. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 45, s. 7—9.

Peru.

PERU, tajemnicze królestwo czerwonoskórych Inkasów. Pol. Zach. 24/X, s. 4.

SZYMOŃSKI ZD. dr. med. Tam, gdzie nie dotarł żaden wiew kultury. Z życia Indjan z nad Amazonki. Kur. Por. 9/X, s. 10.

— Odcięta głowa wodza Samarena. Kartka z historji obyczajów najdzikszych plemion peruwiańskich. Kur. Por. 25/X, s. 10.

— Zabobony, deformowanie czaszek, fizjologja miłości. Z życia i obyczajów Indjan peruwiańskich. Kur. Por. 21/X, s. 12.

TAJEMNICZE KRÓLESTWO Inkasów. Kur. Por. 16/X, s. 10.

Sjam.

NIEDOLE SJAMSKIEGO PARLAMENTARYZMU. Gaz. Pol. 18/XII, s. 3.

SJAM na drodze do republiki. Dz. Poz. 30/XII, s. 5.

SYMONOLEWICZ KONSTANTY. W przededniu komplikacyj wewnętrznych w Sjamie. Kur. Por. 30/X, s. 2.

SZ. O co władca kraju Białych Słoni pogniewał się na swych ministrów. I. K. C. 2/XI, s. 4—5.

Stany Zjednoczone.

PO DYMISJI generała Johnsona. Gaz. Pol. 3/X, s. 3.

AMERYKA — kraj wielkich nadziei. Dz. Poz. 16/XII, s. 5.

BARGIEL J. 20 miljonów nędzarzy w najbogatszem państwie świata. Kur. Por. 14/XI, s. 2.

BERGER D. dr. inż. Zagadnienie bezrobocia w U. S. A. Gaz. Pol. 25/XI, s. 8.

CH. Roosevelt zapowiada nowe plany gospodarcze. I. K. C. 3/X, s. 16.

— Straszliwe żniwo orkanu na zachodniem wybrzeżu Stanów Zjedn. I. K. C. 24/X, s. 6.

CHAŁASIŃSKI JÓZEF. Czytelnictwo w Ameryce. Życie Liter. n. 4, s. 4—5.

CUD NAD MICHIGAN. Gaz. Pol. 25/X, s. 5.

CZEK. J. Jak się bawią urzędnicy w Ameryce. Kur. Poz. 15/XI wyd. por, (Kor.).

— Jak wygląda zabawa młodych Amerykan? Pol. Zach. 4/XI, s. 4. (Kor.).

D., W. G. Polityka „srebrna" St. Zjednoczonych a Chiny. Gaz. Pol. 28/XII, s. 7.

GRIS HENRI. Czarny problemat. Pol. Zbroj. 21/XI, s. 7. (Kor. z N. Jorku o Murzynach).

— Koniec pierwszego aktu „Nowego ładu". Pol. Zbroj. 19/XII, s. 4.

HA. Nieprawdopodobna karjera Huey Longa samozwańczego dyktatora Louisiany. Dz. Poz 5/XII, s. 7.

H. S. Uniwersytety amerykańskie. Praw. n. 43, s. 5.

KLECZKOWSKI STEFAN. „Gwiazdka" w Ameryce. Kur. War. 23/XII, s. 42.

KL. S. O reformach Roosevelta. Kur. War. 10/XII, s. 4.

KWESTJA DALSZEJ EMIGRACJI do Ameryki. Kur. Poz. 30/XII, s. 11.

LICZBY AMERYKAŃSKIE. Praw. n. 49, s. 3.

L. „W Ameryce jest już lepiej". I. K. C. 12/XII, s. 4.

LYNCH, hańba kulturalnej Ameryki. Dz. Poz. 8/XII, s. 8.

M. H. Detroit, Miasto — symbol. Dz. Poz. 18/XII, s. 3.

MILESTONE H. „Nikt nie zastrzeli... gwiazdora". Dz. Poz. 10/XI, s. 1. (Kor. o Roosevelt'cie).

— Budżet U. S. A. Takiego deficytu jeszcze nie było. Dz. Poz. 6/XII, s. 2. (Kor.).

POM. Amerykańksie przygotowania do wojny I. K. C. 16/XII, s. 2—3.

ROOSEVELT E. Jak strzeżony jest w podróży Prezydent Stanów Zjednoczonych. Dz. Poz. 11/XI, s. 12.

RM. B. dr. Zmienność amerykańskiej polityki gospodarczej. Gaz. Pol. 18/XI, s. 7.

SKOWROŃSKI A. dr. Nowy przemysł amerykański. Kur. Poz. 16/XI, s. 9. (Kor.).

STANY ZJEDNOCZONE — Pułaskiemu. Kur. Poz. 25/XI, s. 5.

STAPIŃSKI TADEUSZ. W królestwie największego amerykańskiego obszarnika. I. K. C. 24/X, s. 2.

SYSKI A. ks. Zatarg katolików amerykańskich z prezydentem Rooseveltem. Kur. War. 30/XII, s. 7.

SZ. Czy rewizja polityki emigracyjnej Stanów Zjedn.? I. K. C. 20/XII, s. 12.

TO JEST AMERYKA... Dz. Poz. 15/XI, s. 9.

TRZASKA A. Rooseveltowska „rewolucja". Kur. War. 8/XII, s. 8—9.

UNIWERSYTETY KRYMINALNE — dla policji. Dz. Poz. 18/XI, s. 4. (Kor.).

Z. F. Klęska etatyzmu w Stanach Zjednoczonych. I. K. C. 3/X, s. 3—4

Tadżykistan.

NOWE BADANIA w Tadżykistanie. I. K. C. 16/XI, s. 21.

Turcja.

E-Y. Reformy w Turcji. Kur. War. 23/XII, s. 27. (Kor.).

FIL. Jedenaście lat republiki Tureckiej. Gaz. Pol. 29/X, s. 3.

ROSS TADEUSZ. Turcja Kemala Paszy. Kur. Por. 29/X, s. 2.

Urugwaj.

R. ST. Pouczająca historja Urugwaju. Po 30 latach ewolucji socjalistycznej — bankructwo. Praw. n. 52, s. 3.

Wenezuela.

KL. S. Wenezuela. Kur. War. 30/XI, s. 13.

Wyspa Kokosowa.

IN. Wieści z Wyspy Kokosowej przeklętej krainy skarbów. Pol. Zbroj. 31/X, s. 4.

R. A. Wyspa Kokosowa, przeklęta kraina skarbów zazdrośnie strzeże swych tajemnic. Dz. Poz. 28/X, s. 5.

WIEŚCI Z WYSPY Kokosowej, przeklętej krainy skarbów. Pol. Zach. 21/X, s. 8.

Wyspy Faroer.

PACHOŃSKI JAN ZB. dr. Wyspy Faroerskie. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 52, s. 14.

Wyspy Galapagos.

N. I. Tajemnica wysp Galapagos powoli się wyświetla. Dz. Poz. 18/XII, s. 12.

R. A. Przeklęte wyspy, które mogłyby być rajem. Tajemniczy dramat wśród nudystów na archipelagu Galapagos. Dz. Poz. 18/XII, s. 12. (Kor.).

RELD. Tajemnice współczesnych Robinsonów z wysp Galapagos. I. K. C. 15/XII, s. 4—5.

ROBINSON Z WYSP Galapagos nie żyje. Kur. Por. 19/XII, s. 12.

TAJEMNICE WYSP Galapagos. Gaz. Pol. 29/XI, s. 5.

Polacy zagranicą
(poza Europą)

BRUNERÓWNA BRONISŁAWA dr. Opieka szkół krajowych nad szkołami polskiemi zagranicą. Pol. Zagr. n. 12, s. 10—16.

EMIGRACJA W LICZBACH. Prz. Gosp. n. 19, s. 697.

GADOMSKI ADAM dr. Polacy zdobywcy lądów i mórz. Pol. Zach. 1/XI, s. 6.

GĄSIOROWSKI STANISŁAW. Związek Pisarzy i Publicystów Emigracyjnych. Pol. Zagr. n. 9-11 s. 55—60.

HLOND AUGUST ks. Kardynał. Ks. Prymas Hlond o opiece nad Polakami na obczyźnie. I. K. C. 29/X, s. 6.

J. W. Łączność gospodarcza Polonji zagranicznej z Macierzą. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 35—41.

KY. Wielkie dzieło „Opieki Polskiej nad Rodakami na Obczyźnie". Kur. Poz. 1/XI, s. 5.

LEPECKI B. T. Nowe zadania. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 3—6.

L. J. Kolonizacja żydowska Polski. Gaz. Rol. n. 49, s. 1304—1305.

M. Zbrodnicza zasadzka agentów emigracyjnych na wychodźców z Polski. I. K. C. 28/X, s. 6.

MARJAN ks. Pamiętajmy o misjach. Dz. Poz. 21/X, s. 4.

MISZYN MIŻ. M. Konferencja przedstawicieli prasy polskiej z zagranicy. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 50—54.

MT. Musimy pamiętać o dzieciach polskich zagranicą i chronić je przed wynarodowieniem. I. K. C. 23/X, s. 6.

PANKIEWICZ MICHAŁ. Jak ożywić życie społeczne Polonji Zagranicznej. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 14—19.

POLACY Z ZAGRANICY w Gdyni. M. z. 10, s. 8.

TOMASZKIEWICZ LEOPOLD poseł. Echa z Polski w opinji uchodźtwa. Pol. Zach. 11/X, s. 5.

— Nasza młodzież na obczyźnie. Pol. Zach. 16/XI, s. 1.

— W wieczór wiligijny pamiętajmy o Polakach rozsianych po całym świecie. Pol. Zach. 23/XII, s. 19.

TYSIĄCE REEMIGRANTÓW wraca przez Poznań. Dz. Poz. 4/XI, s. 8.

V. Nowa afera na niekorzyść biednych emigrantów polskich. I. K. C. 13/X, s. 9.

WALICKA ŁADA JANINA. Martyrologja emigracji polskiej. Dz. Poz. 12/X, s. 2—3.

WŚRÓD NASZEGO WYCHODŹTWA. Pol. Zbroj. 20/XII, s. 1. (Art. red.).

Z. B. Z. Głosy wychodźtwa. Kur. War. 4/XII, s. 7.

ZG. Święto polskiej rodziny. Pol. Zagr. n. 12, s. 37—41.

Algier.

NOWAK KAZIMIERZ. Pan Wiśniewski hoduje karakuły... Poprzez czarny ląd. Kur. Poz. 4/XII, wyd. por., (Kor.).

RZECZYWISTOŚĆ — jak w romansie kryminalnym. Dramat życia b. żołnierza Legji Cudzoziemskiej. I. K. C. 19/X, s. 6.

ZET. Któż jest ta „pani z Warszawy", która rozgorycza i do Polski zniechęca Polaków, służących w Legji Cudzoziemskiej? I. K. C. 20/X, s. 7.

— Polak — legjonista z Afryki w obronie „pani z Warszawy". I. K. C. 1/XII, s. 10.

Argentyna.

DOBROWOLSKI STANISŁAW. Polacy z Buenos Aires. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 75—81.

S. Z. Wigilja Polaków pod tropikalnem słońcem Argentyny. I. K. C. 25/XII, s. 10.

Brazylja.

GROT STANISŁAW. Polacy na ziemi Indjan i Hiszpanów. I. K. C. 22/XI, s. 2—3.

MP. O strawę duchową dla wychodźców polskich w Brazylji. Pol. Zbroj. 21/XII, s. 5.

W. W. O junakach z Parany. Gaz. Pol. 10/X, s. 3. (Kor.).

Z POBYTU W BRAZYLJI. (Wywiad z przedstawicielem L. M. K. w Paramie p. Gen. St. Strzemieńskim). M. z. 10, s. 4—6.

Chiny.

R. Pierwszy Polak w Chinach M. Boym. Pol. na M n. 10, s. 14—15.

Daleki Wschód.

KRZYWIEC B. Harcerstwo polskie na Dalekim Wschodzie w latach 1917—1920. Pol. na M. n. 9, s. 11—12.

STRONCZAK ALFONS mjr. s. s. „Wierząc, że klęska ich wnuków ośmieli". I. K. C. 10/XI, s. 4.

V. Polskie serce Sachalina. I. K. C. 19/X, s. 6.

Japonja.

H. Wielkopolanin w Japonji. Kur. Poz. 20/XI, wyd. por., (Kor.).

MAKSYMILJAN O. List od polskich misjonarzy w Japonji. I. K. C. 7/X, s. 5. (Kor.).

Liberja.

B. J. dr. Flaga polska w Liberji. Kur. Por. 14/XI, s. 10. (Kor.).

MOŻLIWOŚCI POLSKIEJ KOLONIZACJI w murzyńskiej republice Liberja. Dz. Poz. 30/XI, s. 6.

Stany Zjednoczone Am. Półn.

A. — „Dzień marynarki polskiej“ na wystawie w Chicago. I. K. C. 12/X, s. 8.

— Polka „królową“ miasta Chicago. I. K. C. 8/X, s. 5. (Kor.).

— Stanisław Hausner mówi o znaczeniu swego zimowego lotu z Detroit do Warszawy. I. K. C. 7/XII, s. 6.

— Tężyzna i patrjotyzm wychodźtwa małopolskiego z Chicago. I. K. C. 24/XI, s. 8.

— Zjazd kupiectwa polskiego w Detroit. I. K. C. 15/XI, s. 11.

BEŁŻECKI STANISŁAW. Z życia Polaków w Stanach Zjednoczonych A. P. M. z. 10, s. 17—18.

DROHOJOWSKI JAN. Komedja pomyłek. Kur. Poz. 15/XII, s. 3. (Kor. z Nowego Jorku o prasie polskiej w Ameryce).

L. Bracia Adamowicze wezmą udział w Challenge'u 1936. I. K. C. 20/X, s. 8.

OFICJALNE SPRAWOZDANIE z Challenge'u w Waszyngtonie. I. K. C. 14/X, s. 6.

O. W. Miljonowe rzesze Polaków amerykańskich bez polskiego słowa. Dlaczego nie mamy krótkofalowej stacji nadawczej. I. K. C. 21/XII, s. 8.

TOMASZKIEWICZ L. poseł. Dla Polski — nie dla partji. Znamienne oświadczenie b. ochotników W. P. z Ameryki. Dz. Poz. 10/X, s. 3.

UROCZYSTOŚCI KOŚCIUSZKOWSKIE w Ameryce. Dz. Poz. 14/X, s. 3.

Z ŻYCIA POLAKÓW w St. Zjednocz. Am. Półn. Pol. na M. n. 10, s. 13.

Turcja.

J. Polscy pionierzy morscy w Stambule. Kur. War. 5/X, s. 11. (Kor.).

Drugi Zjazd Polaków z Zagranicy

DROHOJOWSKI JAN. Po zjeździe Polaków z zagranicy. Kur. Poz. 2/X, s. 3. (Kor.).

ECHA ZJAZDU Polaków z zagranicy. Kur. War. 19/X, s. 11—12.

KARNICKA HALINA. Rodacy z obczyzny o II Zjeździe Polaków z Zagranicy. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 66—74.

KLECZKOWSKI STEFAN. Echa Zjazdu Polaków z Zagranicy. Kur. War. 17/X, s. 12.

O. K. — Po zamknięciu wystawy „Polska i Polacy w świecie“. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 43—49.

OSZELDA WŁADYSŁAW. Czem jest Światowy Związek Polaków dla rodaków na obczyźnie. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 20—25.

POLACY W AMERYCE nie przystępują do Światowego Zw. Polaków. Kur. Por. 20/X, s. 4.

SZWEDOWSKI STEFAN. Jak społeczeństwo polskie organizowało II Zjazd Polaków z Zagranicy. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 7—13.

WARCHAŁOWSKI K. „Polska i Polacy w Świecie“. Wrażenia z wystawy. M. z. 10, s. 10—11.

ZDROJEWSKI EUGENJUSZ dr. Sprawy kulturalno-oświatowe na II Zjeździe Polaków z Zagranicy. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 26—34.

Podróże pozaeuropejskie

BERNADZIKIEWICZ STEFAN inż. Polska wyprawa polarna na Spitzbergen. M. z. 11, s. 2.—3., Gaz. Pol. 23/X, s. 5; 9/XI, s. 5.

BORUDZKA WANDA. Siedem wód szafirowych. Gaz. Pol. 2/X, s. 6; 3/X, s. 6.

B. S. inż. Wrażenia z podróży do Indyj. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 40, s. 12—13; n. 41, s. 12—13; n. 51, s. 10—11.

BYSTROŃ JAN ST. Mzab — Tidikelt — Hoggar. P. n. 44, s. 5.

CAMPING I TURYSTYKA samochodowa w U. S. A. I. K. C. 12/X, s. 23.

CHRYSTUS w Eucharystji Św. utajony triumfuje. Kur. Poz. 18/XI, wyd. por., (Przebieg Kongresu Eucharystycznego w Buenos Aires).

CHWAŚCIŃSKI BOLESŁAW. Marrakesz — miasto handlarzy i żebraków. Kur. Por. 12/X, s. 10.

— W berberyjskiej kazbie. Z włóczęgi po górach Atlasu. Kur. Por. 19/X, s. 10.

CIESZYŃSKI N. ks. Najwspanialszy z Kongresów Eucharystycznych. Ks. Prymas Hlond najpopularniejszą osobą w Buenos Aires. Dz. Poz. 7/XI, s. 7. (Kor.).

— Z uroczystości kongresowych. Dz. Poz. 13/XI, s. 5. (Kor. z Buenos Aires).

C. M. Ofenzywa na Hollywood. Pol. Zach. 9/XI, s. 4. (Kor.).

DORAWSKI J. K. Tinerget — Tassint — Ras Mulej Ali. I. K. C. 5/X, s. 21—22. (Kor.).

DROHOJOWSKA MARJA. Park narodowy w Arizonie. Kur. Poz. 19/X, wyd. por., (Kor.).

— Poprzez pustynię do amerykańskiego raju. (Kalifornja). Kur. Poz. 24/X, wyd. por., (Kor.).

— Los Angeles, amerykański raj. Kur. Poz. 26/X, wyd. por., (Kor.).

— Wycieczka w kanjony kalifornijskie. Kur. Poz. 3/XI, wyd. por., (Kor.).

— Arizona — kraj cudów i kontrastów. Kur. Poz. 24/XI, wyd. por., (Kor.).

— Z Kalifornji do Meksyku. Kur. Poz. 29/XI, wyd. por., (Kor.).

— Tam, gdzie dziś wre walka kulturalna. Kur. Poz. 7/XII, wyd. por., (Kor. o Meksyku).

— Wodospady Niagary. Kur. Poz. 11/XII, wyd. por., (Kor.).

— Niagara, jej okolice i śmiałki. Kur. Poz. 13/XII, wyd. por., (Kor.).

D. T. Skok ponad połową kuli ziemskiej. Kur. Por. 28/X, s. 3—4. (Kor.).

FIEDLER ARKADY. Indjanie pogardzający białymi ludźmi i małpami. Dz. Poz. 7/X, s. 6.
— Czarna wstęga śmierci. Gaz. Pol. 7/X, s. 5.
— Czarna struga śmierci. Dz. Poz. 14/XI, s. 7.
— Humor kaboklów. Gaz. Pol. 10/X, s. 5, Dz. Poz. 22/XI, s. 6.
— Kolibry. Gaz. Pol. 28/X, s. 5; Dz. Poz. 7/XII, s. 2—3.
— Sny na Ukajali. Gaz. Pol. 4/XI, s. 5.
— Wiele hałasu... o Letycję. Gaz. Pol. 8/XI, s. 5, Dz. Poz. 25/XII, s. 5.
— Okrucieństwo. Gaz. Pol. 20/XI., s. 5.

FIRSOFF W. Nieustający szturm na Himalaje. I. K. C. 9/XI, s. 21—22.

F. R. W obliczu sfinksa. Kur. War. 8/X, s. 10—11. (Kor.).
— Wśród muzułmanów. Kur. War. 28/X, s. 5. (Kor.).

GIŻYCKI J. W ulewny wieczór. Gaz. Pol. 3/X, s. 5.

G. M. Na szlakach Pamiru. Ostatnia wyprawa odkrywcza Jadwigi Toeplitz-Mrozowskiej. Pol. Zbroj. 4/X, s. 5.

GROBICKI ALEKSANDER. Konstantynopol — Teheran. Kur. War. 22/XI, s. 10—11; 25/XI, s. 22. (Kor.).

GROBICKI JERZY. Z orjentalistami do Meszedu. Kur. War. 11/XII, s. 12.

JARNUSZKIEWICZ CZESŁAW. gen. bryg. Moja podróż do Persji. Pol. Zbroj. 10/XII, s. 3.
— Podróż do Persji. Tyg. Il. n. 50, s. 990—991.

JASZCZ. O przyszłość wypraw himalajskich. Pol. Zach. 20/XII, s. 6.

JESZCZE JEDNA WYPRAWA na poszukiwanie Fawcetta. Pol. Zach. 7/XI, s. 6.

JOR. Tragedja na Nanga — Parbat. Okryte śniegami trzy szczyty Himalajów zazdrośnie strzegą swej tajemnicy. Dz. Poz. 28/XI, s. 7.
— Tragedja na wysokości 8 000 m. Katastrofa niemieckiej wyprawy w Himalaje. Kur. Por. 26/X, s. 10.

KOROSADOWICZ ZBIGNIEW. Polska wyprawa. alpinistyczna w Wysoki Atlas. Kur. War. 21/X, s. 19—20; 8/XI, s. 9. (Kor.).
— W górach Afryki. Św. n. 52, s. 6—7. (O polskiej wyprawie alpinistycznej w Wysoki Atlas).

KNEBLEWSKI W. ks. Boże Narodzenie w Ziemi Świętej. I. K. C. 25/XII, s. 5.

LECZYCKI KAZIMIERZ. Największa Pielgrzymka w dziejach świata. Gaz. Pol. 8/X, s. 3. (Kor.).
— W argentyńskiem Cambridge założonem przez Polaka. Gaz. Pol. 1/XI, s. 3. (Kor.).

LEPECKI BOGDAN TEOFIL. Rewolucja południowo-amerykańska. Św. n. 41, s. 19—20.
— W miastach i puszczach Ameryki Południowej. Św. n. 47, s. 12—13.
— W górach Esperança. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 44, s. 1.

L. MIECZ. Posłaniec J. K. Mości Zygmunta III w Persji. Pol. Zbroj. Tyg. Lit-N. n. 48, s. 1.

ŁABUŃSKI WIKTOR. Ozarki. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 45, s. 4—5; n. 46, s. 11.
— Wędrówki po Nowym Jorku. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 49, s. 5—7; n. 50, s. 10—11.

ŁOŚ STEFAN. Nieśmiertelny nieboszczyk. Św. n. 48, s. 17. (O Brazylji).

MISJONARZ więźniem lodów i śniegów. Dz. Poz. 30/XII, s. 13.

MORAWSKI JAN K. Pożegnanie z Wysokim Atlasem. I. K. C. 19/X, s. 21. (Kor.).

NARKIEWICZ-JODKO K. dr. Na szlakach pustyni. Gaz. Pol. 12/X, s. 5, 17/X, s. 5, 19/X, s. 5. 7/XI, s. 8.
— Aconcagua (z cyklu: „Polska wyprawa w Andy“), Gaz. Pol. 10/XI, s. 5, 13/XI, s. 5, 14/XI, s. 6, 15/XI, s. 5, 21/XI, s. 5.

NIEWIADOMSKI R. Ciężki powrót. M. z. 11, s. 13—15.

NOWAK KAZIMIERZ. Rowerem przez Afrykę. Kur. War. 5/XI, s. 10—11.
— Podróż przez Afrykę. Kur. War. 12/XI, s. 10—11.
— Uwagi o Kolonjach. Poprzez czarny ląd. Kur. Poz. 2/XII, wyd. por., (Kor.).
— Nad tajemniczem jeziorem. Poprzez czarny ląd. Kur. Poz. 5/XII, wyd. por., (Kor.).

PERETJATKOWICZ SKARBEK HANNA. W Indjach. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 49, s. 1.

P., M. T. Robinson Kruzoe w spódnicy... I. K. C. 14/X, s. 6.

POLSKI CZYN POLARNY. I. K. C. 7/XII, s. 7.

POŁCZYŃSKI-JANTA ALEKSANDER. Hollywood. Gaz. Pol. 2/X, s. 5, 4/X, s. 5, 6/X, s. 5, 9/X, s. 5, 11/X, s. 5, 13/X, s. 5, 16/X, s. 5, 18/X, s. 5, 21/X, s. 5, 24/X, s. 5, 2/XI s. 5, 22/XI, s. 5, 25/XI, s. 5, 27/XI, s. 5, 5/XII, s. 6, 8/XII, s. 5, 11/XII, s. 5, 21/XII, s. 5, 23/XII, s. 5, 24/XII, s. 11, 28/XII, s. 5, 29/XII, s. 5 31/XII, s. 4.
— Na szlaku. Dz. Poz. 4/XI, s. 4—5.
— Plotki z Hollywood. Dz. Poz. 25/XII, s. XV.
— Trzy wojny w Chinach. Tyg. Il. n. 44, s. 873—874.

POTULICKA HELENA. Umarłe wsie, miasta i dżuma. Kur. Por. 14/X, s. 12, 16/X, s. 10.
— Taj-Mahal — grobowiec miłości. Wzdłuż środkowo-północnych Indyj. Kur. Por. 28/X, s. 8, 30/X, s. 10.
— Gandhi bez retuszu. Wschód w inscenizacji Europejskiej. Kur. Por. 28/XI, s. 10.
— Wedle obrządku Zoroastry. Parsowie — szczep ludzi bogatych. Kur. Por. 29/XI, s. 10.

PRÓSZYŃSKI KAZIMIERZ. Natal. Gaz. Pol. 28/XI, s. 5, 29/XI, s. 5, 30/XI, s. 5, 1/XII, s. 3, 2/XII, s. 5, 4/XII, s. 5, 5/XII, s.6, 6/XII,s. 5.
— Samolotem nad Afryką. Gaz. Pol. 7/XII, s. 5, 8/XII, s. 5, 9/XII, s. 5, 11/XII, s. 5, 12/XII, s. 5, 13/XII, s. 5, 14/XII, s. 5, 15/XII, str. 5, 18/XII, str, 5, 19/XII, str. 5.

PRZEWORSKI STEFAN dr. doc. U. W. Z polskich badań naukowych w Azji Zachodniej. I. K. C. Kur. Lit.-N., n. 49, s. 3—4, n. 50, s. 7—8, n. 53, s. 16—17, n. 54, s. 9—10.

RADZIMIŃSKI J. Bardzo dziwna wyspa. Tyg. Il. n. 49, s. 973—974.

RICHTER BOGDAN dr. Wizerunek doskonałości Jakija. Gaz. Pol. 8/X, s. 3. (Kor.).

— Kwasy i pretensje. Gaz. Pol. 13/X, s. 5. (Kor.).

— Abu'l Qasim al Firdusi. Gaz. Pol. 23/X, s. 3 (Kor.).

SACHIEWICZ ALEKSANDER. „Miasto Orzechów Ziemnych". W wydartej Niemcom fortecy Dalekiego Wschodu. I. K. C. 23/XI, s. 4. (Kor.)

SKARBEK HANNA. Maleńkie wdowy. Pol. Zbroj. 11/XII, s. 5. (Z podróży do Indyj).

SKOWROŃSKI A. dr. Taki jest New-York. Kur. Poz. 25/X, wyd. por., (Kor.).

— Nad jeziorem Michigan. Kur. Poz. 13/XI, s. 2. (Kor.).

SZCZEPAŃSKI J. A. Odkrywamy Atlas. Tyg. Il. n. 42, s. 833—834.

— Średniowiecze w XX wieku. Tyg. Il. n. 45, s. 895—896. (O ekspedycji w Wysoki Atlas).

— W stolicy państwa Szeryfów. I. K. C. Kur. Lit.-N., n. 52, s. 7—8.

SZUMAN LECH. W Maimara pociąg nie staje. Migawki argentyńsko-urugwajskie. Dz. Poz. 4/XI, s. 4.

— Bukiet kwiatów. Migawki argentyńsko-urugwajskie. Dz. Poz. 21/XI, s. 7.

— Rewolucje w Buenos-Aires. Dz. Poz. 5/XII, s. 3.

— Krzyże z Quebracho. Dz. Poz. 16/XII, s. 5.

ŚLADY WYPRAWY „Czeljuskina". Dz. Poz. 28/XII, s. 3.

V. Duńska wyprawa naukowa na Grenlandję, w której brał udział polski uczony. I. K. C. 21/X, s. 6.

VERSUS. Delegacja polska na XXXII Kongresie Eucharystycznym w Buenos Aires. I. K. C. 27/X, s. 5—6. (Kor.).

WALENTYNOWICZ MARJA. Przez arabską Palestynę. Kur. War. 13/XII, s. 11—12.

WARCHAŁOWSKI K. Na myśliwskich szlakach. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N., n. 42, s. 2.

WIERZEJSKI BRONISŁAW KRYSTYN. Jadę do Afryki Włoskiej. Kur. Por. 2/X, s. 10, 3/X, s. 10.

— W La Valetta — stolicy starożytnej Malty. Kur. Por. 4/X, s. 10.

— Energiczny gubernator Libji. Kur. Por. 5/X., s. 10.

— Miasto na progu pustyni. Moja podróż po Libji. Kur. Por. 10/X, s. 10, 11/X, s. 10.

— Na jarmarku arabskim i w żydowskiem ghetto. Moja podróż po Libji. Kur. Por. 17/X, s. 10.

— W bogatej oazie El Tagiura. Bezimienne bohaterstwo nauczycieli ludowych w Afryce. Kur. Por. 18/X, s. 10.

— Miasto pod ziemią. Moja podróż po kolonjach włoskich. Kur. Por. 23/X, s. 10.

— Żydowskie ghetto w pieczarach. Kur. Por. 24/X, s. 10.

— Zielony promień szczęścia. Kur. Por. 1/XI, s. 12.

— W zaułkach, gdzie wstyd jest rzadkim gościem. Kur. Por. 9/XI, s. 10.

„Zgiń zamordowany i niech przeklęci będą twoi umarli". Kur. Por. 20/XI, s. 10.

— Wśród fortów i oaz. Samochodem wojskowym przez pustynię. Kur. Por. 21/XI, s. 10.

— U pana i władcy oaz w Syrtyce. Kur. Por. 22/XI, s. 10.

— Grad w „Pustyni Strachu". Kur. Por. 23/XI, s. 12.

— „Tajemniczy wschód" po obdarciu z fantazji reżyserów filmowych. Kur. Por. 27/XI, s. 10.

— W samotnej oazie na szczerej pustyni. Kur. Por. 2/XII, s. 12.

— W najwyższej części Fezzanu. Kur. Por. 11/XII, s. 10.

— W piekle pustynnego Samumu. Kur. Por. 14/XII, s. 12.

— Gat. — stacja węzłowa dla ruchu karawan. Kur. Por. 28/XII, s. 12.

WOJSZNIS JUSTYN T. I szaleństwo ma ogromne znaczenie państwowe! O polskich wyczynach w górach Atlasu i innych rekordach alpinistycznych. Dz. Poz. 26/X, s. 7.

ZAWADZKI A. R. kpt. Udział wojska w pierwszej polskiej wyprawie na Spitzbergen. Pol. Zbroj. 2/XI, s. 3—4.

SPRAWY RZECZNE

Hydrografja śródlądowa, regulacja wód

CZ. Nieudany eksperyment meljoracyjny. Prz. Gosp. Z. P. W. n. 27, s. 7—8.

EF. Prace nad usplawnieniem Wisły potoczą się w przyszłym roku w szybszem tempie. I. K. C. 5/XII, s. 4.

— Zabezpieczenie Krakowa przed powodzią. I. K. C. 16/XI, s. 10.

JAK ZAPOBIEC POWODZIOM? Doniosłe uchwały Pol. Tow. Politechnicznego we Lwowie. I. K. C. 25/X, s. 6.

KOLLIS W. inż. Olbrzymie sztuczne jezioro w Rożnowie na Dunajcu bronić będzie przed powodzią i produkować energję elektryczną. I. K. C. 18/XI, s. 5.

OLBRZYMIA ZAPORA WODNA na Dunajcu stanie pod Rożnowem. I. K. C. 15/X, s. 16.

OSUSZENIE BAGIEN Pontyjskich największem dziełem Mussoliniego. Dz. Poz. 25/XII, s. 4.

PAREŃSKI ALEKSANDER. Stosunek odpływu do opadu. Kur. War. 31/XII, s. 7—8.

POMYKAJ ST. Obwałowanie Warty w powiecie średzkim. Dz. Poz. 6/XII, s. 6.

STRZELECKA JANINA. „Budujemy tamy...". Kur. Por. 10/X, s. 3.

V. Sprawa obrony Krakowa przed powodzią i kwestja „Wikarówki" — na Radzie m. Krakowa. I. K. C. 14/X, s. 18.

Powódź 1924 w Polsce

BURDECKI FELIKS dr. Walka z żywiołem. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N., n. 47, s. 1.

CZ. JAN. Bezrobocie i powódź. Kur. War. 17/XI, s. 7—8.

— Polski Czerwony Krzyż wobec klęski powodzi. Kur. War. 3/XI, s. 6.

— Z dni grozy (Pielęgniarki podczas powodzi). Kur. War. 15/X, s. 7.

EF. Dożywianie ludności na obszarach powodziowych. I. K. C. 14/X, s. 7.

G. M. Doniosłe ulgi podatkowe dla powodzian. I. K. C. 8/X, s. 18—19.

IMPONUJĄCE DZIEŁO ODBUDOWY dokonane przez wojsko na obszarach powodziowych. Dz. Poz. 7/XI, s. 7.

K. J. Pocieszające wiadomości z terenów powodziowych. Pol. Zach. 20/XI, s. 5. (Kor.).

KOŹMIŃSKI KAROL. Pomoc wojska w klęsce powodzi. Gaz. Pol. 3/XI, s. 6.

KR. Jakie szkody wyrządziła powódź? C. Gaz. Han. 7—8/X, s. 6.

KRAWCZYŃSKA JADWIGA. Co już zrobiono a co jeszcze wykonać trzeba. Pol. Zbroj. 2/XII, s. 4. (Kor. z terenów powodziowych).

— Jak odbudowuje się wieś po powodzi. Gaz. Pol. 6/XII, s. 5. (Kor.).

— Powódź i polityka. Gaz. Pol. 14/XII, s. 5. (Kor.).

— Wśród powodzian. Gaz. Pol. 19/XI, s. 3. (Kor.).

M. Zbliża się najcięższa chwila dla powodzian. I. K. C. 18/X, s. 12.

MAZUR Z. Ci, którzy wszystko stracili. Kur. Por. 29/X, s. 3. (Reportaż z terenów powodziowych).

— Dzieci powodzian, zapomniane ofiary klęski. Kur. Por. 3/XI, s. 3. (Reportaż).

— Wyścig pracy, energji i poświęcenia. Kur. Por. 1/XI, s. 5. (Reportaż z terenów popowodziowych).

M. B. Zapominamy o klęsce powodzi. Pol. Zach. 19/X, s. 4.

MIS. ST. Czy nauka nie poszła w las... C. Gaz. Han. 7—8/X, s. 6. (Powódź).

MKU. Na terenach popowodziowych. I. K. C. 26/XI, s. 4—5. (Kor.).

O DALSZĄ POMOC DLA POWODZIAN w woj. krakowskiem. C. Gaz. Han. 29/XII, s. 4.

OR. J. Pomoc powodzianom a gospodarka regjonalna. Pol. Gosp. z. 40, s. 1202—1204.

PODOSKI JULJAN. Na szlaku powodziowym. Kur. War. 23/XI, s. 8—9. (Kor.).

— Odbudowa terenów powodziowych. Kur. War. 3/XII, s. 7—8. (Kor.).

— Po powodzi w Tarnowskiem. Kur. War. 28/XI, s. 8. (Kor.).

— Tam, gdzie szalała powódź. Kur. War. 8/XI, s. 7. (Kor.).

— Wśród powodzian. Kur. War. 11/XI, s. 16—17. (Kor.).

POMOC POWODZIANOM. Kur. War. 17/X, s. 7.

PROKOPOWICZ M. inż. Zbiórki powodziowe. M. z. 12, s. 2—3.

RM. O zapobieganie powodziom. Ryn. Drz. n. 82, s. 3.

RYGIEL STEFAN. Powodzie w Polsce zeszłego wieku. Ziem. n. 10, s. 256—262.

SE. Odbudowa sanitarna obszarów popowodziowych I. K. C. 3/XI, s. 8.

S. J. Zobowiązania, a klęski żywiołowe. Kur. War. 9/X, s. 15.

T. J. Wielkopolska pod względem ofiarności na powodzian zajęła trzecie miejsce. Dz. Poz. 16/XI, s. 10.

TOMASZEWSKI TADEUSZ ppułk. dypl. Powódź 1934. M. z. 10, s. 2—3.

ULGI PODATKOWE dla dotkniętych powodzią. I. K. C. 30/X, s. 16.

ULGI PODATKOWE DLA POWODZIAN. Ryn. Drz. n. 83, s. 5, n. 86—87, s. 7.

V. Ci którzy ponieśli śmierć podczas powodzi. I. K. C. 25/X, s. 6.

WIELKA LOTERJA NA POWODZIAN. I. K. C. 17/XI, s. 7.

W. J. Akcja pomocy dla rolników — powodzian. Rolnic. t. IV. z. 1, s. 98—99.

WRÓBLEWSKI LEON. Pomoc Polonji Zagranicznej dla powodzian. Pol. Zagr. n. 12, s. 23—36.

Żegluga, gospodarka wodna

B. S. Druja — Port. C. Gaz. Han. 30/X, s. 4.

CHOMENTOWSKA J. Wikliniarstwo na terenach popowodziowych. I. K. C. 28/X, s. 20.

GÓRSKI STEFAN. Wisła—Gdynia. Kur. War. 27/XI, s. 14.

H. H. inż. O właściwy materjał do odbudowy mostów. C. Gaz. Han. 21—22/X, s. 6.

HR. Polska rzeczna łódź podwodna. I. K. C. 12/X, s. 14.

IN. Most pontonowy pod Pińskiem. Ryn. Drz. n. 91, s. 5.

J. Otwarcie nowego mostu na Wiśle. I. K. C. 2/X, s. 3.

KORNACKI ZDZISŁAW inż. Największy w Polsce port rzeczny powstaje w Płocku. C. Gaz. Han. 24/XI, s. 5.

KUREK JALU. Dźwina musi mieć port. I. K. C. 14/X, s. 5—6. (Kor.).

MIS. Otwarcie największego mostu w Polsce przez Wisłę w Toruniu. C. Gaz. Han. 18—19/XI, s. 4.

M. M. Flotylle rzeczne Austro-Węgier na Dunaju. Prz. Mor. n. 67, s. 797—798.

NA TERENIE BUDOWY STOCZNI czerniakowskiej. Gaz. Pol. 3/XI, s. 10.

NAWROCKI ST. Bliski Wschód — jako teren ekspansji polskiej. Trzeba wznowić dawny szlak: Bałtyk—Morze Czarne. I. K. C. 24/XI, s. 20.

PLUTYŃSKI A. O szlak czarnomorski. Pol. Zbroj. 8/X, s. 4.

P. M. Fatalne skutki „wojny" o flisaków. Prz. Gosp. Z. P. W. n. 29, s. 7. (Kor.).

PNIAK LEON inż. Jak powstał nowy most w Modlinie. Kur. Por. 3/X, s. 7.

PRAWOCHEŃSKI ROMAN inż. Koszenie stawów. Prz. Ryb. n. 11, s. 423—425.

PRZEPISY, które utrudniają pracę na Dźwinie. Prz. Gosp. Z. P. W. n. 29, s. 7. (Kor.).

SZELĄGOWSKI FR. inż. dr. Wpływ dynamiczny obciążenia ruchomego na mosty. Prz. Techn. n. 20, s. 619—624.

UROCZYSTE POŚWIĘCENIE MOSTU na Wiśle pod Puławami. I. K. C. 22/X, s. 14.

W. A. Jezioro Czerniakowskie. Kur. War. 24/X, s. 5—6.

WIELKI MOST pod Modlinem im. Marszałka Piłsudskiego. Dz. Poz. 2/X, s. 5.

ŻEGLUGA NA ODRZE. Pol. Gosp. z 51—52, s. 1604—1605.

Rybactwo

B. Walka ze szczurem piżmowym. Prz. Ryb. n. 11, s. 422—423.

BŁAŻEJEWSKI JÓZEF. Rybołówstwo na Wiśle pomorskiej. Prz. Ryb. n. 12, s. 454—461.

DANGEL FELIKS. Bogactwo zapomniane. O dobro rybactwa na ziemiach północno-wschodnich Polski. I. K. C. Kur. Lit.-N., s. 14—15.

DRECZKOWSKI LEONARD. Parę uwag na temat sieci. Prz. Ryb. n. 10, s. 391—392.

IX OGÓLNOPOLSKI ZJAZD Hodowców Ryb Stawowych. Prz. Ryb. n. 12, s. 466—470.

IX OGÓLNOPOLSKI ZJAZD Hodowców Ryb Stawowych i Walne Zebranie Członków Zrzeszenia Gospodarstw Stawowych R. P. Rol. Ek. n. 22, s. 615.

FISCHER FRYDERYK, radca węgiersk. Min. Roln. Bieżące zagadnienia w rybactwie. Prz. Ryb. n. 12, s. 443—448.

F. J. dr. Ryby osobliwe. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 52, s. 12—13.

GĄSOWSKA M. dr. Płeć i przyrosty indywidualne u karpi. Prz. Ryb. n. 10, s. 374—377.

GĘBSKI E. Ubezpieczenie od wypadków i choroby zawodowej w gospodarstwach stawowych. Prz. Ryb. n. 11, s. 416—418.

G. M. K. Wprowadzenie w życie ustawy o rybołówstwie. Tyg. Roln. n. 41—42, s. 485—486.

— Zagospodarowanie obwodów rybackich. Tyg. Roln. n. 43—44, s. 508—509.

K. S. Karty wędkarskie. Prz. Ryb. n. 11, s. 418—421.

KULMATYCKI WŁODZIMIERZ dr. O stawowym wychowie głowacicy w Jugosławji. Prz. Ryb. n. 11, s. 408—415.

MAZARAKI ALEKSANDER. Rybactwo na Międzynarodowym Kongresie Rolniczym. Prz. Ryb. z. 11, s. 403—407.

POWSTANIE ZWIĄZKU RYBAKÓW Jeziorowych i Rzecznych Ziem Północno-Wschodnich. Prz. Gosp. Z. P. W. n. 33, s. 5.

RÓŻYCKI K. inż. Łosoś, królewska ryba naszych rzek. Tyg. Rol. n. 43—44, s. 508—511.

— Urządzanie gospodarstwa rybackiego na wodach otwartych Wileńszczyzny. Prz. Ryb., n. 12, s. 462—464.

SAKOWICZ ST. inż. Rybackie Związki Ochronne. Prz. Ryb. n. 10, s. 377—383.

SKIRMUNTT EDWARD. Projekt reorganizacji Spółdzielni Producentów Ryb w Wilnie. Prz. Ryb. n. 11, s. 425—431.

STRATY W RYBACTWIE spowodowane tegoroczną klęską powodzi. Prz. Ryb. n. 10, s. 388—390.

SZYMCZUK MICHAŁ inż. Z biologji krąpia (Blicca björkna). Prz. Ryb. n. 10, s. 363—374.

WIENIAWSKI ANTONI inż. jr. Przebieg kampanji hodowlanej w r. 1934. Prz. Ryb. n. 12, s. 451—543. (Rybołówstwo).

UREGULOWANIE WYKONYWANIA RYBOŁÓWSTWA na Śląsku Polskim. Prz. Ryb. n. 10, s. 387.

W. U. Zarybianie Wisły pod Warszawą. Kur. Por. 21/XI, s. 7.

WZÓR STATUTU RYBACKIEGO Związku Ochronnego. Prz. Ryb. n. 10, s. 383—387.

ZE ZWIĄZKU SPORTOWYCH TOWARZYSTW WĘDKARSKICH. Prz. Ryb. n. 12, s. 470—472.

Z WIELKOPOLSKIEGO I POMORSKIEGO TOWARZYSTWA RYBACKIEGO w Bydgoszczy. Prz. Ryb. n. 12, s. 472—474.

*** Sieci wytwórni krajowych. Prz. Ryb. n. 12, s. 465.

Turystyka śródlądowa

B. K. Dzień nad Świtezią. Kur. Por. 5/X, s. 7.

— Najpiękniejsza perła Polski — Polesie. Kur. Por. 6/X, s. 10.

HULANICKI WITOLD. 8 dni po Polsce. Pol. Zagr. n. 9—11, s. 61—65.

JAŚKOWIAK FRANCISZEK. Z biegiem Noteci. Kur. Poz. 18/X wyd. por., (Kor.).

KARPIŃSKA ANNA. Obrazki ze wsi (z powiatu Mławskiego). Kur. War. 2/X, s. 9.

K. J. W dolinie Czeremoszu. Kur. Poz. 19/XII, wyd. por., (Kor.).

NEMO KAPITAN. Na jeziora? Pol. Zbroj. 23/XII, s. 4.

O PIĘKNO POZNAŃSKIEJ WARTY. Kur. Poz. 18/XI, s. 15.

ORŁOWICZ MIECZYSŁAW dr. Pojezierze Suwalsko-Augustowskie. Kur. Por. 7/XII, s. 7.

ORYNŻYNA JANINA. Ryby, grzyby i wędliny. Kur. Por. 1/X, s. 3—4.

OSSENDOWSKI F. A. Polesie. Św. n. 40, s. 16—17.

PODOSKI JULJAN. Wzdłuż Dunajca, Kur. War. 16/XI, s. 8—9. (Kor.).

RADZIMIŃSKI J. W raju ptaków i ryb. Cztery dni w delcie Dunaju. Kur. Por. 6/XI, s. 10; 7/XI, s. 10.

ROTH WIKTOR inż. Polesie — jego bogactwo i potrzeby. C. Gaz. Han. 1/XII, s. 13.

TUROWSKA IRENA dr. Wisłą do Płocka. Pol. Zach. 8/XI, s. 6.

— Wisłą do Torunia. Pol. Zach. 15/XI, s. 6.

ZALESKA Z. Tam, gdzie są uroczyska. Z wędrówki po Polesiu. Kur. War. 23/XI, s. 11. (Kor.).

ZBROŻKÓWKA JADWIGA. Nad wodami Gopla. . K. C. 26/X, s. 4.

WYCHOWANIE WODNE

CHACIA STANISŁAW. Pożegnanie lata. Opuszczenie bandery w O. Y. K. Pol. Zbroj. 25/X, s. 4.

CHAŁUPNIK W. Składak na morzu. I. K. C. 5/X, s. 22.

D. W. Kajakowcy myślą już o Olimpjadzie. I. K. C. 7/XII, s. 11.

KACPRZYK MIECZYSŁAW. Obóz żeglarski dla L. M. K. nad jeziorem Narocz. M. z. 10, s. 25—26.

PRZED NIEDZIELNEMI REGATAMI na jeziorze Kierskiem. Kur. Poz. 7/X, wyd. por.

KL. Wiatr nie dopisał żeglarzom w Kiekrzu. Kur. Poz. 9/X, s. 7.

L. J. Spływ „Cała Polska do Morza". Pol. na M. n. 9, s. 8.

NA JACHCIE PRZEZ OCEAN. Pol. na M. n. 9, s. 4—5.

NEMO KAPITAN. Navigare — necesse... Pol. Zbroj. 1/XII, s. 3.

N. R. Drugie polskie regaty pełnomorskie Gdynia—Visby. M. z. 10, s. 26—27.

— W powrotnej drodze. Kur. War. 14/XI, s. 11.

ORLIK. Nowa polska wyprawa żeglarska dokoła Afryki. Dz. Poz. 7/XII, s. 7. (Kor.).

— Piękna karta polskiego żeglarstwa. Dz. Poz. 5/X, s. 6.

SIKORSKI H. Spływ 1934 „Cała Polska do morza". M. z. 10, s. 22—24.

STAL T. Szkoła wilków. Jut. Pr. n. 40 (190), s. 6.

SUMIŃSKI MICHAŁ. Obóz żeglarsko-propagandowy nad Naroczą. Pol. na M. n. 9, s. 14—15. („Migawki obozowe").

SUWALSZCZYZNA jako rejon turystyczno-sportowy. Pol. Zbroj. 25/XI, s. 4. (Reportaż).

TOMASZEWSKI LEONARD. Kajakiem po granicy litewskiej. Św. n. 41, s. 12—13.

WARDASÓWNA MARJA. Harcerski Ośrodek Morski w Jastarni. Pol. na M. n. 9, s. 15—16.

WYPRAWA LEGJONU MŁODYCH. Pol. Zbroj. 14/XI, s. 7. (Zapowiedź podróży jachtem dokoła Afryki).

W. Z. O czystą wodę w pływalniach. Kur. War. 20/X, s. 6—7.

ZARUSKI MARJUSZ gen. Regaty Gdynia—Visby. Pol. Zbroj. 14/XI, s. 8; 15/XI, s. 8; 16/XI, s. 8.

ZYGLER T. Harcerze na morzu. Wych. Fiz. n. 2, s. 47—49.

LITERATURA

BAR ADAM dr. Literatura o Polesiu. Pol. Zach. 20/XII, s. 6.

BRZESKA WANDA. Prawo morskie. Pol. na M. n. 11, s. 11—13. (Opowiadanie).

BRZESKI JANUSZ MARJA. Morze czy kobieta. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 41, s. 6—8.

CONRAD JOSEPH. Konrad Korzeniowski — Zwierciadło morza. P. n. 40, s. 5; n. 41, s. 3—4; n. 42, s. 3—4; n. 43, s. 5—6; n. 45, s. 3—4; n. 47, s. 3—4; n. 50, s. 5.

CWALINA LEONARD. „Ślepy pasażer". M. z. 12, s. 15—17.

CZACHOWSKI KAZIMIERZ. Wacław Sieroszewski. Pol. Zach. 18/XI, s. 10.

CZECH ZBIGNIEW. Kurs na miecz Orjona. M. z. 10, s. 13. (Wiersz).

DĄBROWSKA MARJA. Spotkanie z Conradem w podróży. P. n. 50, s. 7.

DYBOWSKI ROMAN. Tragizm życia i bohaterstwo człowieka w twórczości Józefa Conrada. P. n. 50, s. 1—2.

DŻABAGI WASSAN—GIREJ. Firdousi. Pol. Zbroj. Tyg. Lit.-N. n. 50, s. 2.

FARERRE CLAUDE. Historja jednego łupieżcy. Pol. Zbroj. 23/XI, s. 4—5. (Opowiadanie).

FOOTNER HULBERT. Argusowe oczy. I. K. C. 1/X—31/XII. Powieść (w przekładzie Julji Rylskiej).

FRYDE LUDWIK. Autobiografja Conrada. P. n. 50, s. 10—11.

GIŻYCKI J. Mucha. Gaz. Pol. 6/XII, s. 3—4.

GOLIARDO. Poezja i nafta. Kur. Por. 31/XII, s. 3.

GROBICKI JERZY. Mauzoleum Ferdoussiego. Kur. War. 16/XII, s. 26. (Kor.).

GRZEBIENIOWSKI TADEUSZ. O cześć Konrada i o prawdę. Tyg. Il. n. 44, s. 875.

IBRO. „Czarni" i „biali". Kur. Por. 22/XII, s. 3. (Feljeton).

IGREK. Potęga morza. Kur. Por. 1/XI, s. 3. (Feljeton).

JESZKE JERZY. Piaskarze. P. n. 41, s. 2. (Wiersz).

KARPIŃSKI ŚWIATOPEŁK. Wielka fala. P. n. 42, s. 4. (Wiersz).

KARWOWSKA-RAWICZ ALA. Pod żaglem. Kur. War. 14/X, s. 16. (Wiersz).

KOSEŁA ROMAN. Dziecińskie mendle. Kur. War. 7/X, s. 11—13. (Nowela o powodzi).

KRIDL MANFRED. Kilka uwag o literaturze conradowskiej. P. n. 50, s. 11.

KRZYŻANOWSKI JULJAN prof. U. W. Największy poeta fiński. Kur. War. 13/XII, s. 4—5.

KUCHARSKI ZBIGNIEW. Dymy nad Azją. P. n. 43, s. 2. (Recenzja).

KUNCEWICZOWA MARJA. Wigilja na Capri. Gaz. Pol. 24/XII, s. 7.

LISTY CONRADA — Korzeniowskiego do Karola Zagórskiego i Anieli Zagórskiej. P. n. 50, s. 6,

ŁABUŃSKI WIKTOR. Imć Pan Pietrzak i jego żona. I. K. C. 14/X, s. 2—3.

MICKIEWICZ ADAM. Żeglarz. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 49, s. 3. (Nieznany wiersz Mickiewicza).

MONDSCHEIN JÓZEF. Knut Hamsun o Rufinie Piotrowskim. Pol. Zach. 16/XII, s. 13.

MORSKI EUGENJUSZ. Krewież. Życie Liter. n. 4, s. 9. (Wiersz).

OSSENDOWSKI F. A. Tkacz z nad Sabarmati. Kur. War. 11/XI, s. 6—7.

PNIEWSKI WŁ. dr. Oszczercza powieść o Pomorzu. Dz. Poz. 30/XI, s. 2.

POLSKA PRACA PODRÓŻNICZA. Pol. Zach. 11/X, s. 6.

PRÓSZYŃSKI JAROSŁAW. Mamadu. Kur. Poz. 21/X, s. 21. (Opowiadanie).

PRZYBOŚ JULJAN. Ballada o dalekich rzekach. P. n. 41, s. 3. (Wiersz).

RABSKA Z. Legenda o masztowej sośnie. Kur. War. 11/XII, s. 5—6.

RAKOWSKA-ŁUNIEWSKA. U Konrada Korzeniowskiego. P. n. 50, s. 9—10.

REYCHMAN JAN. Słowacka powieść o Beniowskim. Pol. Zach. 4/XI, s. 10.

R. K. Jasnowidzenie Islandczyka. Kur. Poz. 19/X, s. 9.

ROGOWICZ WACŁAW. Odwet Anteusza. Kur. Por. 3/XII, s. 3—4. (Recenzja książki T. Lessinga „Europa i Azja").

ROMUS. „Biali i czarni". Kur. War. 2/XI, s. 3—4.

ROSENMEER BOGUSŁAW. Knut Hamsun i Rufin Piotrowski. I. K. C. Kur. Lit.-N. n. 40, s. 6—8.

ROSS TADEUSZ. Firdausi. Tyg. Il. n. 50, s. 985—987.

RYCHLIŃSKI J. B. Kres zachodu. Pol. Zbroj. 11/X, s. 8; 12/X, s. 6; 13/X, s. 6; 14/X, s. 8.
— Wyprawa Starży. M. z. 11, s. 15—16.

SĘK. Pod baobabem. Kur. War. 4/X, s. 7. (Feljeton).

SMOLARSKI MIECZYSŁAW. Jesienna fala Bałtyku. M. z. 10, s. 15—16.

SZELBURG-ZAREMBINA EWA. Murzynek z Placu Zgody. P. n. 44, s. 1—2. (Fragment z „Wakacje i dzieci na szerokim świecie").

SZOŁDRSKA HALSZKA. „R. W. D. 5 przez Atlantyk". Dz. Poz. 6/XII, s. 9.

SZPYRKÓWNA M. H. Błękitne pogranicze. Brzegiem siwego Bałtyku. I. K. C. 1/X, s. 12; 5/X, s. 18, 6/X, s. 9; 7/X, s. 11; 8/X, s. 20; 10/X, s. 17; 11/X, s. 10; 12/X, s. 11; 13/X, s. 10; 14/X, s. 10; 15/X, s. 12; 17/X, s. 9. (Powieść).
— Sieć Piotrowa. Bl. n. 51—52, s. 1593—1595.

TERAMOND GUY DE. Rekiny. Dz. Poz. 2/X, 3/X, 4/X, 5/X, 6/X, 7/X, 9/X, 10/X, 11/X, 12/X, 13/X, 14/X, 16/X, 17/X. (Powieść).

TRETJAK ANDRZEJ. Z powodu lorda Jim'a. P. n. 50, s. 8.

TROCZYŃSKI KONSTANTY. dr. Joseph Conrad. W 10 rocznicę śmierci. Dz. Poz. 13/XII, s. 6.

TUROWSKA IRENA dr. Wśród polskiej literatury podróżniczej. Pol. Zach. 20/XI, s. 6; 22/XI, s. 6; 6/XII, s. 6; 13/XII, s. 6.

UJEJSKI JÓZEF. Patrjotyzm Conrada. P. n. 50, s. 2—4; n. 51, s.2—3; n. 52, s. 6.

UZIEMBŁO A. Wyspa-symbol. Czł. w Pol. n. 24, s. 10—11. (Art. o „Cuszimie" — A. Nowikow-Priboja).

U ŹRÓDEŁ ŚWIĘTEJ RZEKI. Dz. Poz. 14/XI, s. 3. (Recenzja).

WIERZBICKI EMIL. Firdaussi — Homer Iranu. Kur. Por. 12/XII, s. 8.

ZARUSKI MARJUSZ gen. Stary bosman Potyrała Pol. Zbroj. Tyg. Lit-N. n. 48, s. 2. (Wiersz)

ZARŻYCKI BOLESŁAW. Tajemnica Dalekiego Wschodu. E. L. n. 10, s. 16. (Opowiadanie).

Z. K. Harcerska wyprawa przez ocean. Pol. na M. n. 11, s. 10. (Recenzja książki Wł. Wagnera — „Podług słońca i gwiazd").

ZNAMIROWSKA J. dr. W kraju Ingōlfura Arnarsona. Kur. War. 29/X. s. 10.
— W kraju Krystyny — córki Lawrenca. Kur. War. 24/XI, s. 10.

ZWROT JERZY. Rzeka. Kur. War. 2/XII, s. 11-12. (Nowela).

DZIAŁ ADRESOWY

Dom Agenturowy
DANIEL LANDAU
Warszawa, Długa 26.

Agentura Gdańskiej Firmy Okrętowej
F. G. Reinhold, Sp. z o. p.
Maritime Agency
F. G. Reinhold, Danzig Ltd.
Gdynia, Portowa 4, tel. 1177, 1328.



Specjalna Fabryka Aparatów Benzynowych, Naftowych i Spirytusowych.

Przemysł blaszany
dawniej **CH. ORLEAN**
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Warszawa, Wolska 73,
telefon 269-25 i 500-29
OPAKOWANIA BLASZANE

Bazar SSów Różyckiego
Warszawa, Targowa 54, tel. 10-26-67.

DOM BANKOWY
DR. JÓZEF KUGEL I SKA
Spółka komandytowa w Gdyni
tel. 28-44, 28-45

Towarzystwo Eksploatacji
Bilardów-Automatów
„TEBA", Warszawa
Towarowa 93, tel. 257-31

BAR „OKOCIM"
GDYNIA, ul. 10 lutego, tel. 16-49
poleca pierwszorzędną kuchnię oraz dobrze pielęgnowane piwo i trunki
Lokal otw. do godz. 1 w nocy

„BANANAS"
Polski Przemysł Owocowy, Sp. z o. o.
Gdynia, do 31. VII 35 ul. 10 lutego 1
od 1. VIII 35 Żeromskiego 47
tel. 20-11 — 21-74
Własna dojrz. bananów w Chłodni Port.

Bałtycka Hurtownia Materjałów Budowlanych
Sp. z o. o.
GDYNIA, Szkolna 4, tel. 26-07 i 25-07

ZAKŁADY PRZEMYSŁOWE **„ETERNIT"** Sp. Akc.
WARSZAWA, ul. Czackiego 14
Najlepsze pokrycie dachowe
Dachówka azbestowo-cement. marki **„Eternit"**

Dom Przemysłowo - Towarowy
JÓZEF FETTER
Spółka Akcyjna w GDYNI

Drukarnia p. f. **ANTONI JUST**
wł. Eleonora Justowa
Warszawa, Kilińskiego 1, tel. 11-81-15

ZAKŁADY GRAFICZNE **„PRUDENTIA"**
Warszawa, ul. Leszno 24. tel. 11-35-73
Podejmują się: robót drukarskich akcydensowo-nakładowych.

INTERPRINT, Bronisław B. Szczepski
Szpitalna Nr. 12. Telefon Nr. 6-83-33
Maszyny Drukarskie i Introligatorskie

ZAKŁADY GRAFICZNE NIWA
Warszawa, Złota 16.
Wykonują: wszelkie prace w zakres drukarstwa wchodzące.

POLSKIE ZAKŁADY
DRUKARSKO - INTROLIGATORSKIE
Sp. z ogr. odp.
Warszawa, Bracka 22. Tel. 6-84-12.

REDAKCJA I ADMINISTRACJA: WARSZAWA, WIDOK 10
TEL.: RED. 290-18, ADMINISTRACJI 533-88.

PRENUMERATA ROCZNA ZŁ 10, ZESZYT ODDZIELNY ZŁ 3

NR. KONTA P. K. O. 367

WYDAWCA: LIGA MORSKA I KOLONJALNA

Ostatnio zostały wydane przez Ligę Morską i Kolonjalną następujące książki i broszury:

1. **„POLSKA BIBLJOGRAFJA MORZA I POMORZA“** w opracowaniu St. Zielińskiego.
2. Inż. Witold Hubert, kp. mar. w st. sp.: **„HISTORJA WOJEN MORSKICH“.**
3. Rafał Czeczott, kdr. ppor. dypl.: **„WOJNA MORSKA NA BAŁTYKU 1914—1918“.**
4. **„INFORMATOR MORSKI I KOLONJALNY“** w opracowaniu Cz. Zagórskiego.
5. B. Polkowski: **„DOROBEK POLSKI NA MORZU“** — broszura.
6. **„NA NOWE DROGI“** broszura w opracowaniu zbiorowem.
7. **„O POLSKĄ SIŁĘ ZBROJNĄ NA BAŁTYKU“** broszura w opracowaniu zbiorowem.